Office de planification
et de développement
du Québec

Prospective socio-économique du Québec, 1ère étape

Collection: Études et recherches

Sous-système urbain et régional (4)

Dossier technique (4.2)
Mobilité interrégionale et évolution du système des transports

Université du Québec
à Montréal

Rédigé par: Laurent Gratton
Michael Polis
et
Léo Pelletier
Pierre Fréchette

LEGISLATIVE LIBRARY OF ONTARIO
TORONTO
LEGISLATIVE LIBRARY
JUN 20 1984
RECEIVED

AVERTISSEMENT

Les études de cette série "Prospective" ne sont publiées que pour l'information du public; elles ne sont pas l'expression des politiques officielles du gouvernement; elles n'engagent que la responsabilité des auteurs et non pas celle de l'OPDQ ou des comités-conseils.

Rapport rédigé en novembre
édité au cours du quatrième trimestre 1977

©Office de planification et de développement du Québec
Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec,
premier trimestre 1978

TABLE DES MATIERES

Cahier technique 4.2

Annexe 4: La mobilité interrégionale au Québec
Page ..... 1 - 42

Annexe 5: L'évolution du système des transports au Québec, horizon 1995
Page ..... 1 - 128

Annexe 6: Le développement urbain et régional du Québec
Page ..... 1 - 148

101-03498/

ANNEXE 4

SOUS-SYSTEME REGIONAL ET URBAIN

LA MOBILITE INTERREGIONALE

AU QUEBEC

par

Laurent Gratton

Novembre 1977

RESUME

Dans une société où l'accroissement naturel est faible et où les possibilités de communication sont développées, les mouvements migratoires peuvent rendre compte d'une part importante de la croissance démographique. La migration n'est pas seulement un facteur important voire fondamental de l'évolution démographique d'une région, mais elle tend, suite à la baisse de l'accroissement naturel, à devenir la variable principale de l'évolution de la distribution spatiale d'une population.

Nous cherchons d'abord à évaluer l'intensité et l'orientation du phénomène, ensuite à l'expliquer, enfin à le prévoir.

L'historique des mouvements migratoires régionaux nous montre les grands courants qui ont eu lieu depuis 1941 en passant par l'exode rural et agricole.

L'analyse des flux migratoires régionaux nous fait voir l'orientation de la mobilité. En effet, il se dégage deux grandes orientations. D'abord le rôle d'attraction qu'exerce la région de Montréal, la place en tête comme région d'immigration par excellence. Puis, la perte continuelle de population des régions périphériques (Bas St-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac St-Jean) les place dans une situation alarmante.

Les facteurs économiques, tels le niveau de revenu et le taux de chômage des régions et les coûts de déplacement à éponger (monétaires et non-monétaires), sont prédominants à expliquer ces mouvements. En somme, ce sont ces effets d'attraction et de répulsion qui sont à la base de la distribution de la population entre les douze régions.

L'analyse de l'évolution passée et présente des mouvements migratoires nous laisse entrevoir certaines tendances qui sont pressenties également par les perspectives d'avenir. Ces tendances sont la poursuite de l'hémoragie de population des régions telles le Bas St-Laurent/Gaspésie, le Saguenay/Lac St-Jean et le Nord-Ouest. La réalisation de ces tendances pourrait avoir des effets démographiques et économiques néfastes pour l'avenir de ces régions.

TABLE DES MATIERES

		PAGE
RESUME		i
TABLE DES MATIERES		iii
LISTE DES TABLEAUX		iv
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1 - CADRE GEOGRAPHIQUE ET STATISTIQUES MIGRATOIRES		
1.1	Définition et caractéristiques des régions	3
1.1.1	Définition des régions	3
1.1.2	Principales caractéristiques économiques des régions	3
1.2	Les statistiques migratoires	6
CHAPITRE 2 - LA MOBILITE QUEBECOISE: UNE ANALYSE DESCRIPTIVE		
2.1	Historique de la migration	8
2.1.1	L'exode rural et agricole	8
2.1.2	L'évolution des bilans migratoires régionaux: 1941-1971	15
2.2	Schéma migratoire: 1966-1971	17
2.2.1	La migration nette: 1966-1971	17
2.2.1.1	Les flux migratoires	17
2.2.1.2	Les bilans migratoires nets	22
2.2.2	La migration québécoise	24
2.2.2.1	La migration selon le groupe d'âge	24
2.2.2.2	La migration selon la classe de revenu	26
2.2.2.3	La migration selon le groupe d'âge et la classe de revenu	28
CHAPITRE 3 - LES DETERMINANTS DE LA MIGRATION INTERREGIONALE QUEBECOISE		
3.1	Les facteurs explicatifs	30
3.2	Les résultats	33
CHAPITRE 4 - TENDANCES LOURDES ET PERSPECTIVES		
4.1	Tendances futures des bilans migratoires interrégionaux	34
BIBLIOGRAPHIE		40
ANNEXE 1		42

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Principales caractéristiques économiques, régions administratives, Québec, 1966.

Tableau 2 : Répartition de la population selon le statut urbain et rural, agricole et non-agricole, Québec, 1941-1971.

Tableau 3 : Part relative des effectifs ruraux dans la population totale, régions, Québec, 1941-1971.

Tableau 4 : Part relative des effectifs ruraux, agricoles dans la population totale et taux d'accroissement, régions, Québec, 1941-1971.

Tableau 5 : Part relative des effectifs ruraux non-agricoles dans la population totale et rurale et taux d'accroissement, régions, Québec, 1941-1971.

Tableau 6 : Part relative des effectifs urbains dans la population totale et taux d'accroissement, régions, Québec, 1941-1971.

Tableau 7 : Evolution régionale de la migration nette, Québec, 1941-1971.

Tableau 8 : Matrice des flux migratoires interrégionaux. Population âgée de 15 ans et plus, Québec, 1966-1971.

Tableau 9 : Matrice des bilans migratoires interrégionaux. Population âgée de 15 ans et plus, Québec, 1966-1971.

Tableau 10 : Matrice de distribution des bilans migratoires interrégionaux. Population âgée de 15 ans et plus, Québec, 1966-1971.

Tableau 11 : Les bilans migratoires régionaux, Québec, 1966-1971.

Tableau 12 : Taux d'émigration des contribuables masculins. Selon le groupe d'âge et la région, Québec, printemps 1966- printemps 1969.

Tableau 13 : Taux d'émigration des contribuables masculins. Selon la classe de revenu et la région, Québec, printemps 1966-printemps 1969.

Tableau 14 : Taux d'émigration des contribuables masculins. Selon le groupe d'âge, la classe de revenu et la région, Québec, printemps 1966 - printemps 1969.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 15 : Les déterminants de la migration interrégionale au Québec.

Tableau 16 : Hypothèses de migration nette annuelle, 1972 à 1991, régions socio-sanitaires du Québec, distribution selon le sexe.

Graphique 1: Migration nette distribuée par groupes d'âge et le sexe selon deux hypothèses, régions socio-sanitaires du Québec (pour 1000 migrations).

INTRODUCTION

Les inégalités régionales et les déséquilibres interrégionaux dans un pays font l'objet d'importantes études qui s'attachent à déterminer l'existance de ces déséquilibres, ses amplitudes et leurs évolutions dans le temps.

On suppose quand il y a déséquilibre du marché du travail que la mobilité géographique des travailleurs joue un rôle important dans l'adaptation de ce marché. De fait, vu que la mobilité géographique comporte un mouvement spatiale d'une région à une autre, alors elle peut combler totalement ou partiellement les écarts entre l'offre et la demande de travail d'une région.

De nombreux facteurs peuvent être à l'origine d'un déséquilibre géographique du marché du travail.

Du côté de l'offre, un surplus de main-d'oeuvre dans une région peut survenir si celle-ci connait un taux de croissance démographique plus élevé que celui de l'emploi disponible. Les niveaux d'éducation et/ou de qualification de la main-d'oeuvre peuvent être une autre cause de mésadaptation de l'offre à la demande.

Du côté de la demande, des changements dans les habitudes de consommation, dans le niveau de croissance économique et dans la technologie peuvent être la cause d'un déséquilibre sur le marché du travail.

La main-d'oeuvre doit alors se réajuster, si par exemple, un changement technologique survient et met l'emploi d'un travailleur en péril, celui-ci devra penser à se recycler, à exercer un autre métier et/ou à déménager dans une autre région où ses qualifications seront requises.

Mais toutefois, en ce qui concerne le facteur travail, ce mécanisme d'ajustement est d'autant plus difficile qu'il existe des frictions à son bon fonctionnement; c'est-à-dire qu'il existe un nombre important d'obstacles à la mobilité: coûts monétaires et non-monétaires. Par contre, il existe aussi des forces qui s'exercent en sens contraire et qui stimulent cette mobilité.

Jusqu'à maintenant, la mobilité québécoise intra ou inter-régionale a fait l'objet de très peu d'études. Nous tentons dans cette annexe de présenter le profil migratoire des Québécois, des principales tendances de son évolution ainsi que des facteurs qui les poussent à se déplacer.

Le premier chapitre cernera le cadre géographique dans lequel nous évoluons et des principales données utilisées. Le second chapitre fera un exposé des mouvements migratoires en mettant l'accent sur l'exode rural et le dépeuplement de certaines régions par l'étude de la migration nette. Ensuite, suivra l'analyse plus spécifique du présent par l'étude de la période quinquennale 1966-1971. En troisième lieu, il sera question des déterminants de la mobilité inter-régionale des Québécois. Le dernier chapitre nous donnera un aperçu prospectif de la situation de la migration nette pour chacune des régions du Québec.

CHAPITRE 1

CADRE GEOGRAPHIQUE ET STATISTIQUES MIGRATOIRES

1.1 Définition et caractéristiques des régions

1.1.1 Définition des régions

La notion de région que nous utilisons, se définit comme une aire géographique dont les limites sont tracées en fonction de critères économiques et administratives.

Le Québec a été divisé et délimité en dix (10) régions administratives par le ministère de l'Industrie et du commerce. Cependant pour notre convenance, les délimitations de ces régions sont l'agrégation des divisions de recensement en faisant partie. (1)

Les régions de Québec et de Montréal ont été subdivisées en sous-régions. La région de Montréal comprend les sous-régions de Montréal-Nord, Montréal-Métropolitain et Montréal-Sud. De la région de Québec a été isolé la sous-région de Québec-Métropolitain. Par ces divisions il est possible de faire ressortir l'importance et l'attraction des zones métropolitaines et de leurs périphéries.

1.1.2 Principales caractéristiques économiques des régions

Le tableau 1 présente une description des principales variables économiques pour chacune des régions administratives. Les variables de population, de revenu et de production sont pour l'année 1966 tandis que le taux de chômage est une moyenne annuelle pour la décennie 1954-64. Il n'y a pas de statistiques de chômage disponibles pour l'année 1966 mais les données utilisées devraient quand même refléter et capter adéquatement l'incidence du chômage régional.

a) La population

Une vue générale nous indique de prime abord une nette prédominance de la région de Montréal sur le reste de la province et sa forte influence sur l'économie québécoise. En 1966, 55% de la population de la province se retrouvait dans la région de Montréal. La région de Québec vient au deuxième rang avec 15% suivie de Trois-Rivières avec 7%. Les autres régions tiennent une part très relative. La Côte-Nord reste la région la plus sous-peuplée avec un taux de 1.9% de la population de la province.

A l'analyse des taux de croissance, malgré la faible représentation de la population de la Côte-Nord, il demeure que pendant la période 1961-66, cette région a enregistré le taux de croissance le

---

(1) On trouvera à la fin du rapport, la liste des divisions de recensement qui composent chaque région administrative.

TABLEAU 1

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES, QUEBEC, REGIONS ADMINISTRATIVES, 1966

Régions	Population			Revenu disponible per capita				P.I.B.		Taux de chômage		
	Nombre	% du total	Taux de croissance 1961-66	$	% de la province	% de montréal	Taux de croissance 1961-66	% de la province	Taux de croissance 1961-66 province : 100	Moyenne 1954-1964	% de la province	Juin 1971
Bas St-Laurent/ Gaspésie	239,776	4.1	-2.9	1,155	67.7	59.5	8.6	2.3	107	15.2	167.7	17.4
Saguenay/ Lac St-Jean	282,126	4.9	3.5	1,380	80.9	71.2	6.6	4.2	96	13.7	159.3	15.3
Québec	907,248	15.7	6.1	1,443	84.6	74.4	5.9	11.9	93	9.0	104.6	9.0
Trois-Rivières	425,150	7.4	2.6	1,430	83.8	73.7	5.8	6.1	82	11.0	129.0	12.0
Cantons de l'Est	219,498	3.8	4.2	1,490	82.3	76.8	6.3	3.4	87	9.0	104.6	9.2
Montréal	3,217,170	55.6	14.2	1,938	113.6	100.0	5.5	65.0	104	7.5	87.2	9.3
Outaouais	224,280	3.9	8.4	1,413	82.8	72.9	6.3	3.1	102	8.5	98.8	8.8
Nord-Ouest	157,590	2.7	2.1	1,372	80.4	70.7	6.4	1.9	82	9.1	105.8	12.7
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	108,007	1.9	31.2	1,677	98.3	86.5	10.1	2.1	207	12.7	147.7	11.0
Province	5,780,845	100.0	10.0	1,705	100.0	87.9	5.9	100.0	100.0	8.6	100.0	10.1

Sources: -Population et revenu disponible per capita: R. Jouandet - Bernadat, Comptes régionaux québécois, 1951-66, O.P.D.Q., 1969

-P.I.B.: O.P.D.Q., L'aménagement du territoire et le développement économique. Les disparités régionales au Québec. Les orientations du développement du Québec (Annexe 1) Septembre 1973.

-Taux de chômage: Rapport du comité sur le chômage saisonnier, Conseil d'orientation économique du Québec, 1966 et Statistique Canada, recensement 1971, "Activité" cat. #94-709

plus élevé (31%) qui devance de loin les autres régions dans ce domaine. La région du Bas St-Laurent/Gaspésie est la plus directement touchée avec un taux de croissance négatif de -3%.

b) Le revenu personnel disponible per capita

Le niveau des revenus constitue souvent l'indice le plus frappant des disparités économiques régionales. Au niveau des différences régionales de revenu personnel disponible per capita (R.P.D.C.) le tableau 1 nous indique qu'il existe de très importantes disparités entre les diverses régions. En 1966, Montréal demeurait la région la plus favorisée représentant plus de 113% du revenu per capita de la province. La région la plus défavorisée, le Bas St-Laurent/Gaspésie représentait moins de 60% du revenu per capita des autres régions et 67% de celui de la région de Montréal.

Le R.P.D. per capita des autres régions est à peu près le même partout excepté pour la Côte-Nord où il atteint plus de 98% de celui de la province. Malgré la faible représentation du R.P.D. per capita de la région Bas St-Laurent/Gaspésie, l'analyse des taux de croissance, nous indique que cette région a connu le plus fort taux entre 1961 et 1966 après la Côte-Nord/Nouveau Québec. En général, les taux de croissance des régions sont plus élevés que celui de Montréal pour la période 1961-66. Ce phénomène ne permet pas de conclure définitivement à l'atténuation des disparités régionales de revenu, car il est nécessaire pour diminuer les disparités de revenu que les régions les plus faibles aient un taux de croissance nettement supérieur à la région la plus forte pour une durée suffisante.

c) Le taux de chômage

Le taux de chômage est un autre concept qui permet de mesurer les disparités régionales au cours de la période 1954-64. La région administrative de Montréal affiche en moyenne un taux de chômage de 7.5% comparé à 8.6% pour la province. La région de l'Outaouais est la seule autre région où le taux de chômage est plus faible que la moyenne provinciale. Le Bas St-Laurent/Gaspésie domine avec un taux de 15.2% qui est le double de celui de Montréal (67% plus élevé que la moyenne provinciale), suivi du Saguenay/Lac St-Jean avec 13.7%, de la Côte-Nord avec 12.7% et 11% dans la région de Trois-Rivières.

Il est intéressant de noter qu'il existe une forte relation inverse entre le taux de chômage et le niveau de revenu disponible per capita. La Côte-Nord représente l'exception majeure de cette relation avec le deuxième plus haut niveau de revenu derrière Montréal et le troisième plus haut taux de chômage.

d) La production intérieure brute (P.I.B.)

La production régionale est mesurée ici par le produit intérieur brut. C'est un indice important du dynamisme de l'économie. Cet indice nous confirme une fois de plus la nette prédominance de la région de Montréal qui, en 1966 fournissait 65% de la production intérieure de l'ensemble du Québec. La région du Nord-Ouest enregistre la part la plus faible du P.I.B. avec moins de 2%. Non loin on retrouve les régions du Bas St-Laurent/Gaspésie et la Côte-Nord détenant respectivement 2.3% et 2.1% du P.I.B. québécois. Malgré ces faibles taux de contribution à la production intérieure, ces deux dernières régions ont connu de 1961 à 1966 des taux de croissance plus élevés que celui de Montréal. Enfin on peut noter l'affaiblissement des régions de Trois-Rivières, des Cantons de l'Est et du Nord-Ouest. Somme toute, la Côte-Nord est la seule région à connaître une croissance marquée sur le reste de la province.

e) Les principales caractéristiques

L'analyse de ces indicateurs nous amène à dégager les faits suivants:

- La nette prédominance de la région de Montréal vis-à-vis les autres régions de la province en 1966 avec 55.1% de la population, un revenu personnel disponible 13% plus élevé que la moyenne de la province, le taux de chômage le plus bas et 65% de la production intérieure brute de l'économie québécoise.

- La situation défavorable de la région du Bas St-Laurent/ Gaspésie, en dépit d'une certaine amélioration au niveau du revenu per capita et de la production mais avec un déclin démographique relativement important. Il faut aussi noter un important affaiblissement de la région du Nord-Ouest.

- La Côte-Nord est la seule région dont la part ait augmenté de 1961 à 1966. Elle enregistre les taux de croissance les plus élevés dans tous les domaines. Cette croissance rapide est principalement basée sur le développement des ressources minières et forestières.

1.2 Les statistiques migratoires

Trois sources de données statistiques sont employées pour l'analyse descriptive des migrations.

La première source provient du recensement du Canada de 1971, la deuxième est tirée de l'étude de T.J. Courchene et H.R. Sims (1) préparée pour le compte du Centre de recherches en développement économique(C.R.D.E.) de l'Université de Montréal et la troisième source de données est l'étude du Bureau de la Statistique du Québec sur les perspectives démographiques (2).

(1) Courchene, T.J., H. Sims, Migration and Income Patterns: Québec 1966-69, C.R.D.E., Université de Montréal, Août 1974.

Depuis plusieurs décennies, les données du recensement du Canada nous fournissent une riche information d'une grande qualité sur diverses caractéristiques démographiques et divers phénomènes économiques. Cependant, au niveau des mouvements migratoires, il existe de nombreuses déficiences.

D'abord, la question posée lors du recensement du Canada de 1971 était la suivante:

"Où habitiez-vous, il y a cinq ans, c'est-à-dire le 1er juin 1966?"

Par cette question nous avons de l'information sur toute personne ayant déménagée entre le 1er juin 1966 et le 1er juin 1971. Nous savons que cette question comporte deux déficiences majeures. La première est que si le migrant, par exemple, part de Sept-Iles vers Québec puis, après un séjour plus ou moins prolongé, se dirige vers Montréal, alors le résultat obtenu en considérant les deux points extrêmes sous-estimera le nombre de déplacements. La deuxième déficience est que si le migrant, dans cet intervalle de cinq années décide de retourner à Sept-Iles, il n'aura pas été considéré comme migrant. Donc, ni les mouvements multiples ni les mouvements de retour ne sont comptabilisés dans les tableaux qui vont être analysés. De plus, le recensement ne comptabilise pas les personnes qui ont quitté le Canada.

La deuxième source d'information sur les mouvements migratoires provient d'une étude effectuée par T.J. Courchene et H.R. Sims.

Les données utilisées dans cette étude sont tirées d'un échantillon de 2% tiré du fichier de la Comission d'Assurance-chômage pour la période de 1965 à 1969.N'ont été retenus que les hommes agés de 15 à 64 ans qui ont rempli un formulaire de déclaration d'impôt pendant les quatre années consécutives. Ces données serviront à analyser les déterminants de la mobilité des chapitres deux et trois.

Enfin la troisième source provient des estimés des bilans migratoires effectués par le Bureau de la Statistique du Québec (B.S.Q.).

CHAPITRE 2

LA MOBILITE QUEBECOISE: UNE ANALYSE DESCRIPTIVE

2.1 Historique de la migration

2.1.1 L'exode rural et agricole

La baisse remarquable de l'activité agricole a constitué l'un des faits dominants de l'évolution des sociétés industrielles au cours des dernières décennies. Les effets de l'industrialisation ont bouleversé de fond en comble cette activité. La province de Québec n'a pas échappé à ce phénomène.

La baisse des effectifs de la population agricole résultant du transfert croissant de cette population vers les autres secteurs de l'activité économique se traduit par le départ de la population rurale vers les villes. (1)

Les déclins de la population agricole et rurale sont liés aux phénomènes d'industrialisation et d'urbanisation croissantes.

Province autrefois à population très rurale (40% de la population totale en 1941), le Québec n'en regroupe trente ans plus tard moins du cinquième (19.3%). Dans le même temps, il est devenu l'une des provinces les plus urbanisées où plus de 80% de sa population vit dans des villes en 1971. (tableau 2)

Si l'on considère les deux catégories de population rurale (agricole et non-agricole) c'est la population rurale agricole qui est à l'origine de l'écart entre les taux de la population urbaine et de la population rurale. En effet, le volume de la population rurale agricole a enregistré une diminution nette de 63% et sa part dans la population totale passe du quart (24.8%) à 5.1%. Pour la même période, la population rurale non-agricole a augmenté de 76% quoique sa part relative dans la population totale soit stable passant de 14.6% en 1941 à 14.2% en 1971. L'augmentation de la population rurale non-agricole et cette chute impressionnante de la population rurale peuvent être attribuées en grande partie à la croissance rapide de population autour des villes et au fait que le passage de rurale-agricole à rurale-non-agricole ne s'accompagne pas forcément d'un changement de lieu de résidence. La migration géographique n'intervient qu'après que l'individu ait trouvé un emploi.

---

(1) Robert, B., Evolution démographique régionale et migrations intérieures de la population, Québec 1941-1966, Bureau de la Statistique du Québec, Québec, février 1973.

TABLEAU 2

REPARTITION DE LA POPULATION SELON LE STATUT URBAIN ET RURAL, AGRICOLE ET NON-AGRICOLE, QUEBEC 1941-1971

	1941		1971	
	Nombre	%	Nombre	%
Population rurale	1,315,204	39.4	1,166,520	19.3
Population agricole	826,698	24.8	305,300	5.1
Population non-agricole	488,506	14.6	861,215	14.2
Population urbaine	2,016,678	60.5	4,861,240	80.6
Province	3,331,882	100.0	6,027,765	100.0

Sources: 1) Robert, B., Evolution démographique régionale et migrations intérieures de la population, Québec 1941-1966, B.S.Q. février 1973.

2) Statistique Canada, Population, Recensement du Canada 1971, cat. #92-709, Ottawa.

L'exode rural a eu pour effet de bouleverser la structure même de l'espace rural. D'une majorité de la population rurale qu'elle était en 1941 (62.8%), la population agricole voit ses effectifs ne représenter que 26.1% en 1971.

L'ensemble du Québec a connu le phénomène de l'exode rural mais chaque région l'a subi à différents degrés. Le tableau 3 rend compte des modalités régionales et des bouleversements dans la population rurale.

En 1941, presque toutes les régions étaient à prédominance rurale à l'exception de Montréal (20.1%). En l'espace de trente ans, le schéma s'est quelque peu modifié puisqu'en 1971, seule la région du Bas St-Laurent/Gaspésie était encore majoritairement rurale par rapport à sa population totale. La population est maintenant à majorité urbaine dans 9 régions sur 10.

La réduction de la population rurale est loin d'être uniformément répartie d'une région à l'autre. En effet, la population rurale est restée relativement stable dans la région de Montréal avec une baisse de 3.7% entre 1941 et 1971 tandis que la baisse a été sensiblement plus marquée dans les régions des Cantons de l'Est, de l'Outaouais et du Nord-Ouest avec des taux de -5.1%, -7.0% et -9.4% respectivement. Pour d'autres régions le déclin a été très accentué surtout pour celles du Bas St-Laurent/Gaspésie (-25.4%), Québec (-20.7%) et Trois-Rivières (-15.0%). Par contre, les régions du Saguenay/Lac St-Jean et de la Côte-Nord/Nouveau-Québec enregistrent des gains de 6.6% et de 37.7% respectivement.

La distinction entre la population agricole et non-agricole dans la composition de la population rurale prend toute son importance lors de l'examen des variations régionales de ces deux groupes. En effet, la diminution de la population agricole est généralisée. Aucune région n'y fait exception. Cependant, elle est d'une intensité différente selon les régions. Alors que la population agricole représentait 70% de la population rurale en 1941 (Tableau 4) dans la région du Bas St-Laurent/Gaspésie, elle représente en 1971 moins de 20%. Aussi, la part relative de la population agricole des régions du Saguenay/Lac St-Jean, Québec, Trois-Rivières, Cantons de l'Est et de Montréal est passée en moyenne de 65% à 30% pour des pertes de 60.5%, 54.2%, 60.8% et de 56.8% respectivement sur trente ans. Les pertes les plus lourdes ont été subies par les régions de l'Outaouais (-69%) et du Nord-Ouest (-71%).

Le tableau 5 rend compte d'une évolution différente des effectifs ruraux non-agricoles qui se traduisent par une augmentation dans toutes les régions. Le rythme d'expansion de la population rurale non-agricole fait plus que doubler dans quatre régions sur dix.

TABLEAU 3

PART RELATIVE DES EFFECTIFS RURAUX DANS LA POPULATION TOTALE ,REGIONS, QUEBEC, 1941-1971

	1941			1971			
Régions	Population totale	Effectifs ruraux	En % de la population totale	Population totale	Effectifs ruraux	En % de la population totale	Δ % de la population rurale 1941-1971
Bas St-Laurent/ Gaspésie	194,051	165,295	85.1	236,870	123,925	52.3	-25.4
Saguenay/ Lac St-Jean	143,187	69,413	48.4	265,645	73,975	27.8	+6.6
Québec	618,748	339,977	54.9	937,520	269,305	28.7	-20.7
Trois-Rivières	279,938	144,428	51.5	403,650	122,710	30.4	-15.0
Cantons de l'Est	171,084	91,265	53.3	243,640	86,555	35.5	- 5.1
Montréal	1,668,704	335,827	20.1	3,446,145	323,260	9.3	- 3.7
Outaouais	118,591	64,759	54.6	217,040	60,220	27.7	- 7.0
Nord-Ouest	108,160	76,369	70.6	166,900	691,201	41.4	- 9.4
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	29,419	27,871	94.7	111,270	38,385	34.4	+37.7
Province	3,331,882	1,315,204	39.4	6,027,765	1,166,520	19.3	-11.3

Source: Idem, tableau 2

TABLEAU 4

PART RELATIVE DES EFFECTIFS RURAUX AGRICOLES DANS LA POPULATION TOTALE ET RURALE ET TAUX D'ACCROISSEMENT, REGIONS, QUEBEC, 1941-1971

	1941			1971			
Régions	Nombre	En % de la population totale	En % de la population rurale	Nombre	En % de la population totale	En % de la population rurale	4% de la population agricole
Bas St-Laurent/ Gaspésie	115,713	59.6	70.0	23,855	10.1	19.2	-79.4
Saguenay/ Lac St-Jean	46,505	32.5	67.0	16,610	6.3	22.5	-64.3
Québec	218,520	35.3	64.3	86,415	9.2	32.1	-60.5
Trois-Rivières	90,955	32.5	63.0	41,635	10.3	33.9	-54.2
Cantons de l'Est	64,722	37.8	70.9	25,350	10.4	29.3	-60.8
Montréal	198,193	11.9	59.0	85,645	2.5	26.5	-56.8
Outaouais	37,923	32.0	58.6	11,665	5.4	19.4	-69.2
Nord-Ouest	49,953	46.2	65.4	14,380	8.6	20.8	-71.2
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	4,214	14.3	15.1	675	0.6	1.8	-84.0
Province	826,698	24.8	62.9	305,300	5.1	26.2	-63.1

Source: Idem, tableau 2

TABLEAU 5

PART RELATIVE DES EFFECTIFS RURAUX NON-AGRICOLES DANS LA POPULATION TOTALE ET RURALE ET TAUX D'ACCROISSEMENT, REGIONS, QUEBEC 1941-1971

	1941			1971			
Régions	Nombre	En % de la population totale	En % de la population rurale	Nombre	En % de la population totale	En % de la population rurale	Δ% de la population non-agricole
Bas St-Laurent/ Gaspésie	49,582	25.6	30.0	100,075	42.2	80.8	+101.8
Saguenay/ Lac St-Jean	22,908	16.0	33.0	57,365	21.6	77.5	+150.4
Québec	121,457	19.6	35.7	182,890	19.5	67.9	+ 50.6
Trois-Rivières	53,473	19.1	37.0	81,075	20.1	66.1	+ 51.6
Cantons de l'Est	26,543	15.5	29.1	61,205	25.1	70.7	+130.6
Montréal	137,634	8.2	41.0	237,615	6.9	73.5	+ 72.6
Outaouais	26,836	22.6	41.4	48,555	22.4	80.6	+ 80.9
Nord-Ouest	26,416	24.4	34.6	54,735	32.8	79.2	+107.2
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	23,657	80.4	84.9	38,385	34.5	100.0	+ 62.3
Province	488,506	14.7	37.1	861,215	14.3	73.8	+ 76.3

Source: Idem, tableau 2

TABLEAU 6

PART RELATIVE DES EFFECTIFS URBAINS DANS LA POPULATION TOTALE ET TAUX D'ACCROISSEMENT, REGIONS, QUEBEC, 1941-1971

	1941		1971		
Régions	Nombre	En % de la population totale	Nombre	% de la population totale	Δ % de la population urbaine
Bas St-Laurent/ Gaspésie	28,756	14.9	112,950	47.7	+292.8
Saguenay/ Lac St-Jean	73,774	51.6	191,665	72.2	+159.8
Québec	278,771	45.1	668,215	71.3	+139.7
Trois-Rivières	135,510	48.5	280,940	69.6	+107.3
Cantons de l'Est	79,819	46.7	157,085	64.5	+ 96.8
Montréal	1,332,877	79.9	3,122,885	90.7	+134.3
Outaouais	53,832	44.4	156,820	72.3	+191.1
Nord-Ouest	31,791	29.4	97,780	59.6	+207.6
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	1,548	5.3	72,890	65.5	+4708.7
Province	2,016,678	60.6	4,861,240	80.7	+141.1

Source: Idem, tableau 2

Enfin, le tableau 6 nous montre la contrepartie de la baisse de la population rurale. Toutes les régions ont doublé leurs effectifs urbains dont le Bas St-Laurent/Gaspésie, Nord-Ouest et la Côte-Nord font plus que tripler.

2.1.2 L'évolution des bilans migratoires régionaux: 1941-1971

Avant d'entreprendre comme telle l'analyse de la migration québécoise 1966-1971, examinons d'abord l'évolution des bilans migratoires régionaux. Le tableau 7 rend compte de l'historique de la migration nette régionale depuis 1941.

On retrouve une certaine constance dans le temps. En effet, à travers les trois décennies, de 1941-51 à 1961-71, deux régions seulement, celles de Montréal et de la Côte-Nord/Nouveau-Québec, ont bénéficié d'un bilan positif. Toutes les autres régions ont enregistré des bilans migratoires négatifs. Cependant, la région de l'Outaouais constitue l'exception à la règle avec une perte de ces effectifs de -3.4% pour la période 1941-1951.

L'intensité des gains et des pertes varie pour chacune des régions dans chaque période. Le Bas St-Laurent/Gaspésie est la région où l'émigration est la plus grande. Ses pertes nettes sont de l'ordre de 17% à 20% de la population recensée au début de chaque période; c'est-à-dire que près d'une personne sur six quitte cette région tous les dix ans. Dans quatre autres régions l'érosion migratoire s'accentue dans le temps; ce sont celles du Saguenay/Lac St-Jean, des Trois-Rivières, des Cantons de l'Est et du Nord-Ouest. Dans cette dernière région, le volume des pertes a plus que quintuplé en trente ans. Les régions de Québec et de l'Outaouais n'ont pas cessé d'améliorer leur position depuis 1941. La première est passée d'un taux de migration nette négatif de -7.5% à -3.4% soit une baisse de plus de la moitié. Dans la seconde, d'un solde négatif de -3.4% pour la période 1941-51, elle enregistre des gains de près de 0.3% de la population recensée en 1961.

Les deux principales régions d'accueil sont Montréal et la Côte-Nord/Nouveau-Québec. Ces deux régions ont vu leurs effectifs plus que tripler pour la première et multipliés par six pour la seconde entre les deux premières périodes. Le volume migratoire de la Côte-Nord/Nouveau-Québec a atteint un niveau de +43.3% pour la période 1951-61. Ce taux, quoique très élevé, n'est pas surprenant compte tenu de la faible population au début de la période et de l'essor économique qu'a connu cette région.

TABLEAU 7

EVOLUTION REGIONALE DE LA MIGRATION NETTE - QUEBEC - 1941-1971

RÉGIONS	1941-1951	EN % DE LA POP. DE 1941	1951-1956	EN % DE LA POP. DE 1951	1956-1961	EN % DE LA POP. DE 1956	1951-1961	EN % DE LA POP. DE 1951	1961-1966	EN % DE LA POP. DE 1961	1966-1971	EN % DE LA POP. DE 1966	1961-1971	EN % DE LA POP. DE 1961
Bas St-Laurent / Gaspésie	-34207	-17.6	-8574	-3.9	-26760	-11.1	-35481	-16.0	+31400	-8.3	-20400	-8.3	-51800	-20.6
Saguenay/ Lac St-Jean	-3057	- 2.1	+1215	+0.6	-10379	- 4.3	-9093	- 4.6	-22700	- 8.6	-17700	-6.6	-40600	-15.2
Québec	-46676	- 7.5	-11759	-1.6	-20794	- 2.7	-32741	- 4.6	-20600	- 2.4	- 9800	-1.0	-30400	- 3.4
Trois-Rivières	-13924	- 4.9	-6631	-1.9	-16880	- 4.3	-23138	- 6.6	-21700	- 5.6	-20800	-5.1	-42500	-10.7
Cantons de l'Est / l'Est	-8920	- 5.2	-9207	-5.0	-11095	- 5.6	-20506	-10.1	- 8300	- 3.5	- 6700	-2.7	-15000	-6.2
Montréal	+100122	+ 6.0	+132473	+6.6	+196990	+ 8.3	+329585	+16.0	+173900	+ 6.1	+51800	+1.5	+225700	+7.6
Outaouais	-4045	- 3.4	-2	0	+222	+ 0.1	+387	+ 0.3	- 4600	- 2.5	+ 5600	+2.8	+ 1000	+0.3
Nord-Ouest	-5793	- 5.3	-8831	-6.5	-13501	- 9.1	-22262	-15.5	-13700	- 8.1	-21000	-11.9	-34700	-20.0
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	+3162	+10.8	+6524	+15.2	+11808	+20.5	+18479	+43.3	+ 9900	+12.0	- 7800	-7.2	+ 2100	+4.8
Province	-13337	- 0.4	+95228	+ 2.3	+109611	+ 2.4	+205230	+ 5.1	+60600	+ 1.2	-46800	-0.8	- -13800	+0.4

Sources: Robert, B., Evolution démographique régionale et migrations intérieures de la population, Province de Québec 1941-1966, B.S.Q., février 1973

BSQ, Perspectives démographiques pour les régions administratives et les grands périmètres urbains du Québec, 1971-1981-1986, Québec 1976, p.33

2.2 Schéma migratoire: 1966-1971

2.2.1 La migration nette: 1966-1971

2.2.1.1 Les flux migratoires

L'expression "migration nette" est, par définition, la différence entre l'émigration et l'immigration de chacune des régions. Avant d'étudier le bilan net des échanges entre les régions, nous examinerons la distribution des émigrants et des immigrants entre chaque région.

Le tableau 8 nous montre la matrice des flux migratoires entre chaque paire de régions et les tableaux 9 et 10 dégagent la distribution des bilans migratoires.

Durant cet intervalle de cinq années, la région montréalaise s'est alimentée principalement de trois régions d'émigration: Québec avec 10,730 personnes, Trois-Rivières avec 8,740 et Bas St-Laurent/Gaspésie avec 6,180 immigrants (Tableau 9).

Les migrations interrégionales vers Québec proviennent en grande partie des régions frontières du Bas St-Laurent/Gaspésie et du Saguenay/Lac St-Jean dont l'apport migratoire comprend 2,060 et 3,125 immigrants respectivement. Cet apport représente plus de 60% des gains de la région de Québec. De plus, cette région, malgré un bilan migratoire négatif arrive en second lieu pour l'importance numérique comme région d'immigration.

Les régions de l'Outaouais et des Cantons de l'Est, malgré le faible volume de leur apport migratoire sont caractérisées par le fait qu'elles s'alimentent de diverses régions d'émigration. Notons que la région de l'Outaouais est la seule à avoir attiré plus de gens de Montréal qu'elle n'en a envoyés.

La distribution des gains et des pertes entre chaque paire de régions nous indique d'abord que presque toutes les régions sont majoritairement déficitaires au profit de Montréal. La répartition des pertes vis-à-vis Montréal est assez inégale entre les régions. En effet, la région de Québec accuse 97% de ses pertes face à Montréal. Viennent ensuite les Cantons de l'Est (89%), Trois-Rivières (79%), Nord-Ouest (74%), Côte-Nord/Nouveau-Québec (65%) ainsi que le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Saguenay/Lac St-Jean où 57% et 55% respectivement de leurs sorties nettes se sont dirigées vers Montréal. (tableau 10)

La région du Bas St-Laurent/Gaspésie perd aux profi de toutes les autres régions dont 60% à Montréal et plus de 30% aux régions frontières: les régions de la Côte-Nord/Nouveau-Québec et de Québec.

Presque que sur un pied d'égalité pour l'ampleur de leurs échanges, les régions du Nord-Ouest et de la Côte-Nord/Nouveau-Québec s'alimentent principalement des deux mêmes régions: Bas St-Laurent/Gaspésie et Saguenay/Lac St-Jean.

Ces deux dernières régions sont exclusivement des régions d'émigration.

En résumé, il se dégage de ces allées et venues entre les régions les éléments suivants:

a) le rôle d'attraction que joue la région de Montréal comme région d'immigration

b) l'impact des régions d'immigration qui ont des frontières communes avec les régions d'émigration, en d'autres mots l'impact de la distance.

TABLEAU 8

MATRICE DES FLUX MIGRATOIRES INTERREGIONAUX* - POPULATION AGEE DE 15 ANS ET PLUS - QUEBEC - 1966-1971

REGIONS DE DESTINATION 1971 / REGIONS D'ORIGINE 1966	BAS ST-LAURENT GASPÉSIE	SAGUENAY LAC ST-JEAN	QUEBEC	TROIS-RIVIERES	CANTONS DE L'EST	MONTREAL	OUTAOUAIS	NORD-OUEST	COTE-NORD NOUVEAU-QUEBEC	PROVINCE
Bas St-Laurent/ Gaspésie	----	350	4365	680	355	9665	300	450	2565	18725
Saguenay/Lac St-Jean	270	----	5015	655	385	8325	260	1285	995	17185
Québec	2305	1890	-----	3650	2555	25500	930	895	1730	39445
Trois-Rivières	295	740	5210	-----	1985	17035	575	555	380	26780
Cantons de l'Est	190	200	2770	1785	-----	8825	240	295	120	14425
Montréal	3485	2795	14770	8295	5920	-----	3905	2385	1735	134015
Outaouais	85	95	665	155	110	3880	-----	300	60	5350
Nord-Ouest	180	530	1605	655	525	7155	965	-----	155	11780
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	1190	620	2240	420	255	3155	130	160	-----	8175
Province	8000	7220	36640	16295	12090	174280	7305	6325	7740	275880

Source: Statistique Canada, compilations spéciales

* Remarque: Il ne faut pas oublier que ces chiffres de migration ne tiennent pas compte des mouvements multiples ni de ceux qui ont eu lieu après 1966.

TABLEAU 9

MATRICE DES BILANS MIGRATOIRES INTERREGIONAUX* - POPULATION AGEE DE 15 ANS ET PLUS, QUEBEC - 1966-1971

REGIONS DE DESTINATION 1971 / REGION D'ORIGINE 1966	BAS ST-LAURENT GASPESIE	SAGUENAY LAC ST-JEAN	QUEBEC	TROIS-RIVIERES	CANTONS DE L'EST	MONTREAL	OUTAOUAIS	NORD-OUEST	COTE-NORD NOUVEAU-QUEBEC
Bas St-Laurent/ Gaspésie	----	- 80	- 2060	- 385	- 165	- 6180	- 215	- 270	- 1375
Saguenay/Lac St-Jean	+ 80	-----	- 3125	+ 85	- 185	- 5530	- 165	- 755	- 375
Québec	+ 2060	3125	-------	+ 1560	+ 215	-10730	- 265	- 710	+ 510
Trois-Rivières	+ 385	- 85	- 1560	-------	- 200	- 8740	- 420	+ 100	+ 40
Cantons de l'Est	+ 165	+ 185	- 215	+ 200	-------	- 2905	- 130	+ 230	+ 135
Montréal	+ 6180	5530	10730	+ 8740	+ 2905	-------	- 25	+ 4770	+ 1420
Outaouais	+ 215	+ 165	+ 265	+ 420	+ 130	+ 25	-------	+ 665	+ 70
Nord-Ouest	+ 270	+ 755	- 710	- 100	- 230	- 4775	- 665	------	+ 5
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	+ 1375	+ 375	- 510	- 40	- 135	- 1420	- 70	- 5	-------

Source: Compilations à partir du tableau 8

* Même remarque qu'au tableau 8

TABLEAU 10.

MATRICE DE DISTRIBUTION DES BILANS MIGRATOIRES INTERREGIONAUX** - POPULATION AGEE DE 15 ANS ET PLUS - QUEBEC - 1966-1971

REGIONS DE DESTINATION 1971 / REGIONS D'ORIGINE 1966	BAS ST-LAURENT GASPESIE	SAGUENAY LAC ST-JEAN	QUEBEC	TROIS-RIVIERES	CANTONS DE L'EST	MONTREAL	OUTAOUAIS	NORD-OUEST	COTE-NORD NOUVEAU-QUEBEC
Bas St-Laurent/ Gaspésie	----	(0.7)	(19.2)	(3.6)	(1.5)	(57.5)	(2.0)	(2.5)	(12.8)
Saguenay/Lac St-Jean	48.5	----	(31.3)	51.5	(1.9)	(55.4)	(1.7)	(7.6)	(3.8)
Québec	25.2	38.2	-----	19.1	2.6	(97.6)	(2.4)	8.7	6.2
Trois-Rivières	73.3	(0.8)	(14.2)	----	(1.8)	(79.4)	(3.8)	19.0	7.6
Cantons de l'Est	18.0	20.2	(6.6)	21.9	----	(89.4)	(4.0)	25.1	14.8
Montréal	15.3	13.7	26.6	21.6	7.2	------	(100.0)	11.7	3.6
Outaouais	11.0	8.4	13.6	21.6	6.6	0.01	------	34.0	3.6
Nord-Ouest	26.2	73.3	(11.0)	(1.5)	(3.6)	(73.7)	(10.3)	----	0.5
Côte-Nord/ Nouveau-Québec	78.6	21.4	(23.4)	(1.8)	(6.2)	(65.1)	(3.2)	(0.2)	----

*Pour chaque région, les gains et les pertes (chiffres entre parenthèses) nettes entre chaque région sont exprimés en pourcentage du total correspondant.
** Même remarque qu'au tableau 8
Source: Compilations à partir du tableau 8

2.2.1.2 Les bilans migratoires nets

Que résulte-t-il de tous ces échanges, de tout ce va-et-vient de la population? Quel en est le bilan net total? Pour en évaluer toute la portée, reportons-nous au tableau 11.

La période quinquennale de migration 1966-1971 est caractérisée par un bilan négatif au niveau provincial de 46,800 personnes, soit une perte nette de 0.8% par rapport à la population recensée en 1966. Plusieurs facteurs ont contribué à ce résultat.

D'abord, le renversement de la situation démographique de la Côte-Nord/Nouveau-Québec par rapport à la période précédente 1961-1966 est à souligner. En effet, la migration nette de cette région, qui affichait un bilan positif de 9,900 personnes pour la période 1961-1966, se retrouve avec une perte sèche de 7,800 personnes. Le départ de la main-d'oeuvre de cette région avec la fin des travaux du complexe électrique Manicouagan-Outardes en est la principale cause.

Puis, comme durant les périodes précédentes, l'érosion migratoire des régions du Bas St-Laurent/Gaspésie, du Saguenay/Lac St-Jean et du Nord-Ouest n'a fait que s'accentuer.

De plus, le volume migratoire de Montréal s'est quelque peu détérioré avec seulement une hausse de 1.5% par rapport à la population du début de la période.

La région de l'Outaouais est la seule région qui compense pour ces pertes. En effet, la région de l'Outaouais a enregistré le seul véritable bilan positif de cette période par rapport à la précédente avec un taux de plus de 2.8% ce qui constitue une augmentation de plus de 200%. La proximité de la capitale fédérale a joué un rôle important dans le bilan obtenu par cette région.

TABLEAU 11

LES BILANS MIGRATOIRES REGIONAUX, QUEBEC, 1966-1971.

Régions	Migration nette nombre	Taux de migration nette % *
Bas St-Laurent/Gaspésie	-20,400	-8.3
Saguenay/Lac St-Jean	-17,700	-6.6
Québec	- 9,800 - 9,800	-1.0
Trois-Rivières	-20,800	-5.1
Cantons de l'Est	- 6,700	-2.7
Montréal	+51,800	+1.5
Outaouais	+ 5,600	+2.8
Nord-Ouest	-21,000	-11.9
Côte-Nord/Nouveau-Québec	- 7,800	-7.2
Province	-46,800	-0.8

* Le taux de migration nette est le rapport entre la migration nette et la population de la région en 1966.

Source: B.S.Q., Perspectives démographiques pour les régions administratives et les grands périmètres urbains du Québec, 1971-1981-1986, Québec, 1976, p.33.

2.2.2 La migration québécoise

Le comportement des travailleurs sur le marché est avant tout conditionné par la volonté ou le désir d'améliorer leur niveau de vie. Ceci suppose qu'ils fassent preuve de mobilité, c'est-à-dire qu'ils soient à l'affût de nouveaux emplois ou plutôt qu'ils se mettent à la recherche d'emplois mieux rémunérés. Cette mobilité se fera donc en fonction des différentiels de salaire.

Cependant, les différentiels de salaire ne suffisent pas à eux seul à rendre compte du déplacement géographique de la main-d'oeuvre. D'autres facteurs comme les caractéristiques individuelles, les motivations économiques, sociales, psychologiques et certaines caractéristiques institutionnelles interviennent dans l'explication de la mobilité. Nous nous attardons ici à une caractéristique individuelle (l'âge) et économique (le revenu) et à l'interaction de ces deux facteurs.

2.2.2.1 La migration selon le groupe d'âge

Depuis longtemps, il a été démontré que l'âge est relié négativement à la mobilité. Dans l'ensemble, les jeunes se montrent beaucoup plus mobiles que les gens plus âgés. Une personne âgée sera moins mobile sur le plan géographique à cause de ces attaches sociales et familiales. De plus, pour un travailleur, il lui sera difficile de changer d'employeur en raison d'abord de la perte possible de ses droits d'ancienneté et de son régime de pension. En outre, les entreprises sont réticentes à embaucher des travailleurs âgés de plus de 40 ans.

Le tableau 12 qui présente les taux d'émigration* interrégionale et interprovinciale répartis par groupes d'âge, confirme l'influence de l'âge. Les taux d'émigration provinciale sont de 13.9% pour le groupe âgé de 15-25 ans, 8.1% pour celui de 25-44 ans et 3.8% pour celui entre 45 et 64 ans. Toutes les régions présentent des taux qui décroissent progressivement avec l'âge. Seulement les régions de la Côte-Nord et de Montréal-Nord indiquent que les jeunes sont plus réticents à émigrer interprovincialement que les gens du groupe supérieur. Par contre, pour d'autres régions, cette baisse des taux selon l'âge est plus évidente; par exemple, les résultats pour la région du Bas St-Laurent/Gaspésie indiquent des taux respectivement de 26.1%, 8.1% et de 4.6% pour les trois groupes d'âge. Par contre, il est intéressant de remarquer que la Côte-Nord enregistre les plus hauts taux d'émigration pour les groupes 25-44 ans et 45-64 ans. Ainsi, la propension d'émigrer interrégionalement de cette région pour le groupe âgé de 45-64 ans est d'environ 66% de celle des jeunes.

---

*Le taux d'émigration est le nombre d'émigrants divisé par la population pertinente capable d'émigrer au début de la période.

TABLEAU 12

TAUX D'EMIGRATION DES CONTRIBUABLES MASCULINS, SELON LE GROUPE D'AGE ET LA REGION, QUEBEC, PRINTEMPS1966 - PRINTEMPS 1969

	(15-24 ans)			(25-44 ans)			(45-64 ans)			(15-64 ans)		
	Inter-régional	Inter-provincial	Total	Inter-régional	Inter-provincial	Total	Inter-régional	Inter-provincial	Total	Inter-régional	Inter-provincial	Total
Bas St-Laurent/ Gaspésie	19.5	6.6	26.1	6.8	1.3*	8.1	3.5*	1.1*	4.6*	9.8	2.9	12.7
Saguenay/ Lac St-Jean	17.8	1.8*	19.6	5.8	1.5*	7.3	2.6*	0.8*	3.4*	7.9	1.4	9.3
Québec												
Région de Québec	20.3	1.8*	22.1	8.3	0.9*	9.2	4.9	0.3*	5.2	10.4	1.0	11.4
Québec Métropolitain	9.9	1.6*	11.5	5.9	1.1*	7.0	1.1*	0.3*	1.4*	5.3	0.9	6.2
Trois-Rivières	16.9	1.2*	18.1	8.5	0.1*	8.6	3.3	0.4*	3.7	9.0	0.4*	9.4
Cantons de l'Est	10.4	1.9*	12.3	6.5	1.5*	8.0	2.1*	0.4*	2.5*	6.2	1.3	7.5
Montréal												
Montréal-Sud	9.8	2.2*	12.0	6.1	1.3	7.4	2.4	0.9*	3.3	6.0	1.4	7.4
Montréal Métropolitain	6.3	3.8	10.1	4.0	3.4	7.4	1.9*	1.7	3.6	3.8	3.0	6.8
Montréal-Nord	14.9	1.2*	16.1	7.0	1.6*	8.6	4.3	0.5*	4.8	8.1	1.2	9.3
Outaouais	4.7*	5.8*	10.5	1.9*	3.6	5.5	0.5*	3.5*	4.0*	2.2	4.1	6.3
Nord-Ouest	12.3	8.2	20.5	10.2	6.0	16.2	4.3*	3.0*	7.3	9.3	5.8	15.1
Côte-Nord	19.2	3.2*	22.4	14.6	3.3*	17.9	13.1	1.1*	14.2	15.6	2.8	18.4
Total	10.6	3.3	13.9	5.5	2.6	8.1	2.5	1.3	3.8	5.8	2.4	8.2

Source: Courchene, T.J., Sims, H.R., Migration and Income patterns in Québec: 1966-1969, Centre de recherche de développement économique, Université de Montréal, Août 1974.

* Calculés à partir d'un nombre d'observations relativement petit.

Les résultats obtenus pour cette région reflètent quelque peu les conditions économiques qu'a connues la Côte-Nord; la croissance rapide du début des années 60, basée sur le développement des ressources naturelles a amené une certaine population. La fin des travaux du complexe hydro-électrique Manicouagan-Outardes a contribué à l'émigration massive de cette région. En effet, l'Hydro-Québec avait à son emploi en 1966, 6,500 personnes et l'a réduit du tiers en 1969.

Il existe des variations dans les taux entre les régions. Pour tous les âges, les taux interrégionaux varient entre 15.6% pour la Côte-Nord et 2.2% pour l'Outaouais. Ils varient aussi selon que la migration ait lieu interprovincialement ou interrégionalement. Les régions de Montréal-Métro et de l'Outaouais enregistrent respectivement les plus bas taux interrégionaux et les plus hauts taux interprovinciaux. Pour l'Outaouais, la migration interprovinciale représente le double de la migration interrégionale tandis que pour la région de Québec, la mobilité interrégionale est jusqu'à 10 fois plus élevée que la migration interprovinciale.

2.2.2.2 La migration selon la classe de revenu

Un autre facteur déterminant de la mobilité est le revenu. Au plan interrégional, le travailleur se montrera plus disposé à faire preuve de mobilité s'il escompte en retirer des gains économiques nettement supérieurs. Aussi c'est le besoin d'exercer un emploi rémunérateur qui incite à se déplacer sur de grandes distances. Delà, on peut croire que les gens avec un bas niveau de revenu seront plus mobiles que ceux avec un niveau de revenu élevé.

Dans le tableau 13 la répartition des émigrants est établie selon la classe de revenu. Dans l'ensemble, la proposition énoncée ci-haut se vérifie; c'est-à-dire que les personnes faisant partie de la classe de moins de $4,000 sont plus mobiles que celles des deux autres classes. Les taux interrégionaux de cette classe sont toujours supérieurs à ceux de la classe subséquente et, pour 9 régions sur 12, sont plus élevés que ceux de la classe supérieure.

Contrairement à la relation entre la migration interrégionale et le revenu, ce sont les personnes avec un niveau de revenu élevé ($7,000.-$90,000.) qui émigrent le plus entre le Québec et le reste du Canada: 4.5% comparativement à 2.3% et à 1.7%. Cette relation se vérifie pour toutes les régions où les taux obtenus pour cette classe sont deux fois plus élevés que pour les deux autres classes.

Les raisons qui expliquent la moins forte propension des classes inférieures de revenu à émigrer en dehors du Québec sont les coûts de déplacement plus élevés et l'accessibilité réduite à l'information concernant les possibilités d'emploi en dehors de la province. De plus, comme le niveau de revenu est positivement relié avec le niveau de scolarité, la connaissance de l'anglais comme langue seconde est moins répandue parmi les moins nantis, ce qui rend difficile l'accès au marché du travail dans ces provinces majoritairement anglophones.

TABLEAU 13

TAUX D'EMIGRATION DES CONTRIBUABLES MASCULINS SELON LA CLASSE DE REVENU ET LA REGION, QUEBEC - PRINTEMPS 1966 - PRINTEMPS 1969

	($0-$3999)		($4000-$6999)		($7000-$90,000)		($0-$90,000)	
	INTER-REGIONAL (1)	INTER-PROVINCIAL (2)	INTER-REGIONAL (3)	INTER-PROVINCIAL (4)	INTER-REGIONAL (5)	INTER-PROVINCIAL (6)	INTER-REGIONAL (7)	INTER-PROVINCIAL (8)
Bas St-Laurent/Gaspésie	11.4	3.5	6.6	0.5*	5.3*	5.2*	9.8	2.9
Saguenay/Lac St-Jean	10.4	1.6	4.9	0.5*	8.0*	4.0*	7.9	1.4
Québec								
Région de Québec	10.8	1.2*	10.0	0.2*	4.1	2.2*	10.4	1.0
Québec Métropolitain	7.0	1.1*	3.0	0.6*	6.6	1.5*	5.3	0.9
Trois-Rivières	10.3	0.5*	7.4	0.0*	7.8*	2.3*	9.0	0.4*
Cantons de l'Est	7.1	1.1*	3.8	0.9*	10.5*	3.4*	6.2	1.3
Montréal								
Montréal-Sud	7.0	0.9*	4.3	1.3*	8.2	4.4*	6.0	1.4
Montréal Métropolitain	5.0	3.0	3.6	2.1	2.1	4.8	3.8	3.0
Montréal-Nord	9.9	0.8*	5.5	1.0*	8.7	3.9	8.1	1.2
Outaouais	2.7*	4.3	2.3*	2.9*	0.0*	7.0*	2.2	4.1
Nord-Ouest	8.8	6.4	8.6	4.6	15.0*	8.3*	9.3	5.8
Côte-Nord	17.3	1.7*	14.6	2.2*	14.5	5.8*	15.6	2.8
Total	7.4	2.3	4.7	1.7	4.3	4.5	5.8	2.4

* Voir tableau 13

Source: Idem, tableau 12

Pour toutes les classes, la migration interprovinciale est beaucoup moins élevée que la migration interrégionale. Seules les personnes originaires de l'Outaouais ont émigré plus interprovincialement et cela pour toutes les classes de revenu. La faible distance entre les frontières québécoises et ontariennes explique que ces personnes s'établissent majoritairement en Ontario.

2.2.2.3 La migration selon le groupe d'âge et la classe de revenu

Nous venons de démontrer qu'il existe une relation très marquée entre la mobilité et les variables d'âge et de revenu; ainsi on a montré que la mobilité est en relation inverse avec l'âge tant à l'échelle régionale que provinciale. On a aussi démontré que la mobilité varie directement en fonction du revenu à l'échelle provinciale et inversement à l'échelle régionale. Il existe toutefois une relation directe entre l'âge et le revenu. C'est l'effet combiné de ces deux variables que nous allons examiner.

Les deux taux décroissent avec l'âge peu importe le revenu. Telle qu'observée précédemment, la propension à émigrer interprovincialement des gens avec un niveau de revenu élevé ($7,000. et plus) prend plus d'acuités quand on maintient l'âge constant. Pour chaque groupe d'âge, l'écart entre les taux de la classe de revenu élevé et la classe de niveau de revenu moyen est très grand passant de 3.0% à 17.4% pour les jeunes, de 1.8% à 5.2% pour le groupe 25-44 ans et de 1.0% à 3.0% pour le groupe plus âgé. De plus, le tableau 14 renforcit la conclusion que la mobilité est négativement reliée à l'âge peu importe que l'on étudie la mobilité interrégionale ou interprovinciale.

TABLEAU 14

TAUX D'EMIGRATION DES CONTRIBUABLES MASCULINS SELON LE GROUPE D'AGE, LA CLASSE DE REVENU ET LA REGION, QUEBEC PRINTEMPS 1966 - PRINTEMPS 1969.

Classes de revenu	GROUPES D'AGE							
	15-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		15-64 ans	
	Inter-régional	Inter-provincial	Inter-régional	Inter-provincial	Inter-régional	Inter-provincial	Inter-régional	Inter-provincial
($ 0 -$3,999)	10.6	3.2	6.4	2.3	3.1	0.7	7.4	2.3
($4,000-$ 6,999)	10.4	3.0	5.1	1.8	1.9	1.0	4.7	1.7
($7,000-$90,000)	17.4*	17.4*	5.2	5.2	2.7	3.0	4.3	4.5
Total	10.6	3.3	5.5	2.6	2.5	1.3	5.8	2.4

*Voir tableau 12

Source: Idem, tableau 12

CHAPITRE 3

LES DETERMINANTS DE LA MIGRATION INTERREGIONALE QUEBECOISE

3.1 Les facteurs explicatifs

Nous allons poursuivre la discussion de la mobilité québécoise par l'analyse des principaux facteurs pouvant l'affecter. En plus de l'âge et du revenu que nous avons analysé précédemment, un certain nombre d'autres variables sont susceptibles de jouer un rôle important.

La principale hypothèse que l'on doit faire est que les individus se déplacent en réponse à de stimuli d'ordre économique et autre. La décision de se déplacer est prise par le migrant dans la perspective d'un gain futur, selon ses caractéristiques personnelles (âge, sexe, niveau de scolarité) ainsi que des caractéristiques économiques, démographiques et culturelles des régions d'origine et de destination. Ainsi, la mobilité se réalise en réponse à des besoins économiques, sociaux et psychologiques. La mobilité québécoise ne fait pas exception à la règle.

Le modèle, que nous allons employé pour montrer que les Québécois n'agissent pas différemment quant il s'agit de mobilité, est emprunté à T.J. Courchene et H.R. Sims (1). La variable dépendante de l'équation sera le taux d'émigration entre chaque paire des 12 régions (M_{ij}), c'est-à-dire, le nombre de migrants de l'échantillon entre 1966 et 1969 divisé par la population échantillonnale résidant dans la région d'origine en 1966.

Le revenu est considéré comme la principale mesure du rendement de la migration. De plus, nous savons également que le migrant est soumis à des forces d'attraction et de répulsion des régions d'origine et de destination. L'hypothèse fondamentale concernant le revenu des régions est que la mobilité entre deux régions "i" et "j" varie en rapport direct avec les revenus moyens des régions de destination (Y_j/L_j) et en fonction inverse des revenus moyens des régions d'origine (Y_i/L_i). Donc, on doit s'attendre à ce que les dérivées partielles des taux d'émigration par rapport aux revenus moyens donnent

$$\frac{\delta m_{ij}}{\delta Y_{i/L_i}} < 0 \qquad \text{et que} \quad \frac{\delta m_{ij}}{\delta Y_{j/L_j}} > 0$$

où Y est le revenu total et L est la main-d'oeuvre.

---

(1) Courchene, T.J., Sims, H.R., op. cit.

Nous savons que la migration implique des coûts et que ces coûts varient en fonction de la distance qui sépare le lieu d'origine et de destination. Parce que plusieurs de ces coûts ne sont pas quatifiables (coûts monétaires et non-monétaires) on utilise la distance pour les représenter. En fait, on peut associer à la distance les coûts de déplacement ainsi que les coûts d'opportunités qui en résulte, c'est-à-dire, les inconvénients du déplacement, ceux de quitter la famille, les liens sociaux, le cadre de vie ainsi que les coûts associés au risque. Si tous ces coûts varient en fonction de la distance, alors toutes choses étant égales par ailleurs, moins de gens se déplacent sur de grandes distances. On doit alors s'attendre à ce que $\delta m_{ij}/\delta D_{ij} < 0$.

Par contre, on suppose aussi que les coûts augmentent à un taux décroissant à mesure que la distance augmente, c'est-à-dire d'une manière non-linéaire, alors pour cette raison, on emploie la réciproque $1/D_{ij}$.

Comme nous avons pu le constater par l'analyse des flux migratoires (tableau 8), plusieurs régions frontalières enregistrent beaucoup d'échanges. La variable B_{ij} est définie par le pourcentage de frontières contigues aux régions "i" et "j". Alors $\delta m_{ij}/\delta B_{ij}$ sera plus grand que zéro.

Le concept des opportunités géographiques intermédiaires (intervening opportunities) (1) sur la mobilité tient compte du rôle de la distance et de la population des régions concernées. On introduit ce concept pour tenir compte de ces opportunités géographiques de la population des régions de destination.

On suppose que leur importance démographique reflète en partie les opportunités d'emploi. En fait, l'importance de la population des régions de destination, toutes choses étant égales par ailleurs, implique que les possibilités d'emploi croissent avec l'importance des régions. "P_j" mesure aussi l'effet d'attraction des emplois des secteurs tertiaires en expansion surtout dans les centres métropolitains. L'attrait des activités culturelles et sociales de ces grands centres est inclus dans cette variable. On s'attendrait que $\delta m_{ij}/\delta P_j > 0$.

---

(1) Miller, E., "A note on the Role of Distance in Migration: Costs of Mobility Versus Intervening Opportunities", Journal of Regional Science, vol. 12, no. 3, 1972, pp.475-479

Nous avons souvent souligné l'importance et le rôle joués par la disparition d'une partie des emplois avec la fin des travaux hydro-électriques comme cause de l'hémoragie de sorties de migrants de la Côte-Nord. Pour isoler ce phénomène, la variable CN prend la valeur 1 si la région d'émigration est la Côte-Nord et zéro ailleurs.

Nous venons d'énoncer les principaux facteurs utilisés dans l'explication des mouvements interrégionaux de la population québécoise. Examinons maintenant les résultats estimés par la méthode des moindres carrés ordinaires.

3.2 Les résultats

Les résultats apparaissent au tableau 16. En général, les résultats sont très satisfaisants du point de vue de la capacité explicative compte tenu du fait qu'il s'agit de données transversales. En effet, pour l'équation estimée, 75% de la variance est expliquée par les variables exogènes. De plus, l'équation nous donne les résultats escomptés et familiers avec la théorie quant aux signes des coefficients. Plus particulièrement, elle nous indique clairement que la migration est positivement reliée au niveau de revenu de la région de destination (Y_j/L_j) et négativement au niveau de revenu de la région d'origine (Y_i/L_i) et négativement à la distance. La variable Y_j/L_j tout en ayant le bon signe, s'avère significative au niveau de 5%. Cependant, la valeur de son coefficient est moins élevée en terme absolu que celui de Y_i/L_i. Ce résultat nous indique que le migrant québécois réagit plus à une diminution d'un dollar de revenu de la région d'origine, c'est-à-dire si cette baisse vient d'une diminution de Y_i/L_i plutôt que d'une augmentation de Y_j/L_j.

Nous allons analyser les variables de distance ($1/D_{ij}$) et de frontières (B_{ij}) ensemble car elles se complètent l'une et l'autre. En effet, la variable distance sert d'approximation aux coûts engendrés par la migration (coûts monétaires et psychologiques) tandis que la variable B_{ij} mesure l'accessibilité à l'information quant aux opportunités d'emploi qui se trouvent dans les régions voisines. Cette meilleure accessibilité à l'information réduit l'incertitude face à la mobilité. La variable B_{ij} capte cette dimension des coûts qui seraient autrement incorporés dans D_{ij}. Ces deux variables sont significatives au niveau de 5% et la valeur du test "t" obtenue par le coefficient de B_{ij} nous montre bien son importance.

Le coefficient de P_j, en plus d'être positif, est hautement significatif au seuil critique de probabilité de 1% (test "t" de 12.99). Enfin, la variable auxiliaire CN tenant compte du rôle joué par la Côte-Nord donne les résultats anticipés précédemment.

En résumé, l'analyse descriptive nous démontre que la migration interrégionale au Québec répond à une motivation économique telle que l'anticipation de la réalisation d'un gain futur.

TABLEAU 15

LES DETERMINANTS DE LA MOBILITE INTERREGIONALE AU QUEBEC

Terme Constant	Y_i/L_i	Y_j/L_j	$1/D_{ij}$	CN	B_{ij}	P_j	R^2
.00197 (.029)	-.0028 (2.84)*	.0018 (1.93)*	.00158 (1.76)**	.0108 (5.24)*	.000138 (4.10)*	.0128 (12.98)*	.75

NOTE: Les chiffres entre parenthèses sont les tests "t"

* Indique que les coefficients sont significatifs à 1%
** Indique que les coefficients sont significatifs à 5%

CHAPITRE 4

TENDANCES LOURDES ET PERSPECTIVES

4.1 Tendances futures des bilans migratoires interrégionaux

Nous reportons au tableau 16 les estimés du Modèle Super-Pop du ministère des Affaires sociales (1) sur les valeurs futures de la migration nette totale distribuée par sexe et par région.

Ce tableau nous révèle que sept régions sur douze subiront une migration nette négative peu importe l'hypothèse retenue. Seules les régions périphériques de Montréal - les régions des Laurentides et du Sud de Montréal - pourraient avoir une migration nette positive.

L'attrait de la banlieue de Montréal est très important. La région de Montréal-Métropolitain donne des résultats complètement opposés dépendant de l'hypothèse émise. L'hypothèse "A" s'associe à une très forte immigration internationale liée à une éventuelle relance économique et l'hypothèse "B" représente les tendances passées tant du point de vue économique que social.

Le niveau de la migration nette de la province est déterminée par Montréal-Métro qui est le principal pôle d'attraction. Si l'hypothèse "A" pour Montréal-Métro se réalise, alors le bilan de la province sera positif. Par contre, si l'hypothèse "B" se matérialise, la province aura une migration nette négative de 12,181 personnes.

La répartition de la migration nette par groupes d'âge des régions est tracée par les courbes des graphiques qui suivent.

Comme nous l'avons souligné dans un chapitre précédent, la migration affecte surtout les jeunes. Les graphiques qui suivent illustrent bien que ce sont les groupes d'âge situés entre 15 et 35 ans qui sont les plus mobiles peu importe le sexe pour toutes les régions. Plus on avance dans les groupes d'âge plus on se dirige vers une migration nette nulle et négative. Il est à remarquer la position délicate dans laquelle se trouve les régions du Bas St-Laurent/Gaspésie et le Saguenay/Lac St-Jean. Ce sont deux régions à faible population qui se départissent de leurs effectifs les plus jeunes. A long ou moyen terme, la réalisation des deux hypothèses sous jacentes de migration nette pour ces régions, pourrait avoir des effets démographiques et économiques très déterminants pour l'avenir.

Pour les régions périphériques de Montréal-Laurentides et le Sud de Montréal - les hypothèses "A" et "B" nous prédisent des bilans positifs pour chacun des groupes d'âge quelque soit le sexe.

(1) Levasseur, P., Super-Pop, un modèle de perspectives démographiques, Québec et ses régions socio-sanitaires, 1972-1991, Ministère des Affaires sociales Gouvernement du Québec, octobre 1975, page 75.

TABLEAU 16

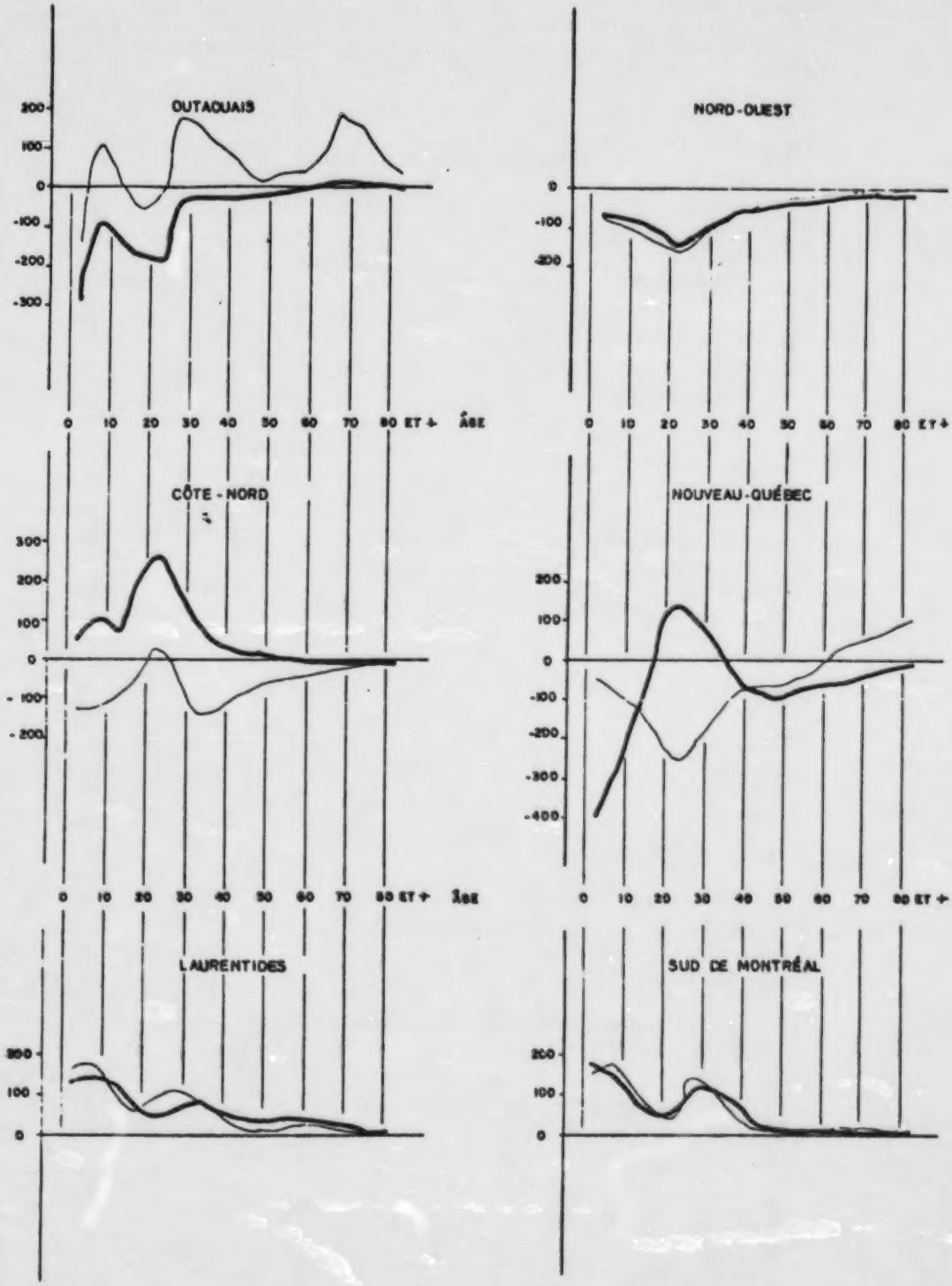
HYPOTHESES DE MIGRATION NETTE ANNUELLE, 1972 A 1991, REGIONS SOCIO-SANITAIRES DU QUEBEC - DISTRIBUTION SELON LE SEXE

REGION \ HYPOTHESE	SEXE	HYPOTHESE "A"	HYPOTHESE "B"
Bas Saint-Laurent / Gaspésie	H	- 3,332	- 2,072
	F	- 2,765	- 2,020
Saguenay / Lac Saint-Jean	H	- 2,560	- 1,713
	F	- 1,874	- 1,872
Québec	H	- 2,370	- 1,118
	F	- 1,566	- 1,120
Trois-Rivières	H	- 2,342	- 2,005
	F	- 1,917	- 2,325
Cantons de l'Est	H	- 900	- 697
	F	- 690	- 674
Montréal Métropolitain	H	10,842	- 5,492
	F	10,208	- 2,182
Outaouais	H	- 865	554
	F	- 850	453
Nord-Ouest	H	- 1,261	- 2,204
	F	- 1,403	- 2,084
Côte-Nord	H	1,394	- 1,041
	F	779	- 455
Nouveau-Québec	H	- 173	- 80
	F	- 100	- 48
Laurentides	H	3,183	3,487
	F	3,009	3,001
Sud de Montréal	H	4,420	4,874
	F	4,123	4,652
Province de Québec	H	6,036	- 7,507
	F	6,954	- 4,674

SOURCE: Levasseur, P., Super-Pop, un modèle de perspectives démographiques, Québec et ses régions socio-sanitaires, 1972-1991, op. cit. - page 75.

GRAPHIQUE 1

MIGRATION NETTE DISTRIBUEE PAR GROUPES D'AGE SELON DEUX HYPOTHESES.
REGIONS SOCIO-SANITAIRES DU QUEBEC (POUR 1000 MIGRANTS) - SEXE FEMININ

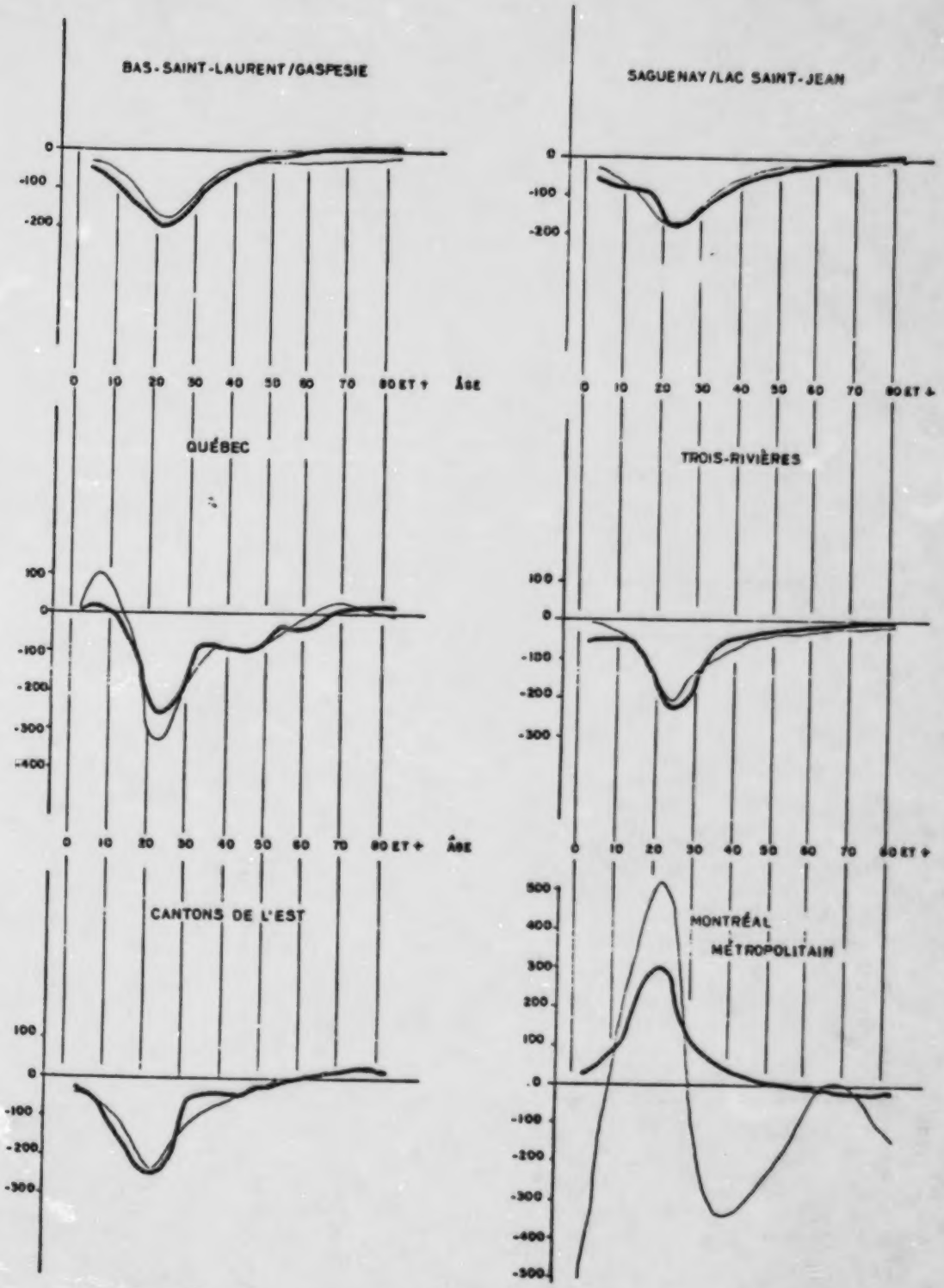


SOURCE: Levasseur, P., op. cit. page 75.

GRAPHIQUE 1

MIGRATION NETTE DISTRIBUE PAR GROUPES D'AGE SELON DEUX HYPOTHESES

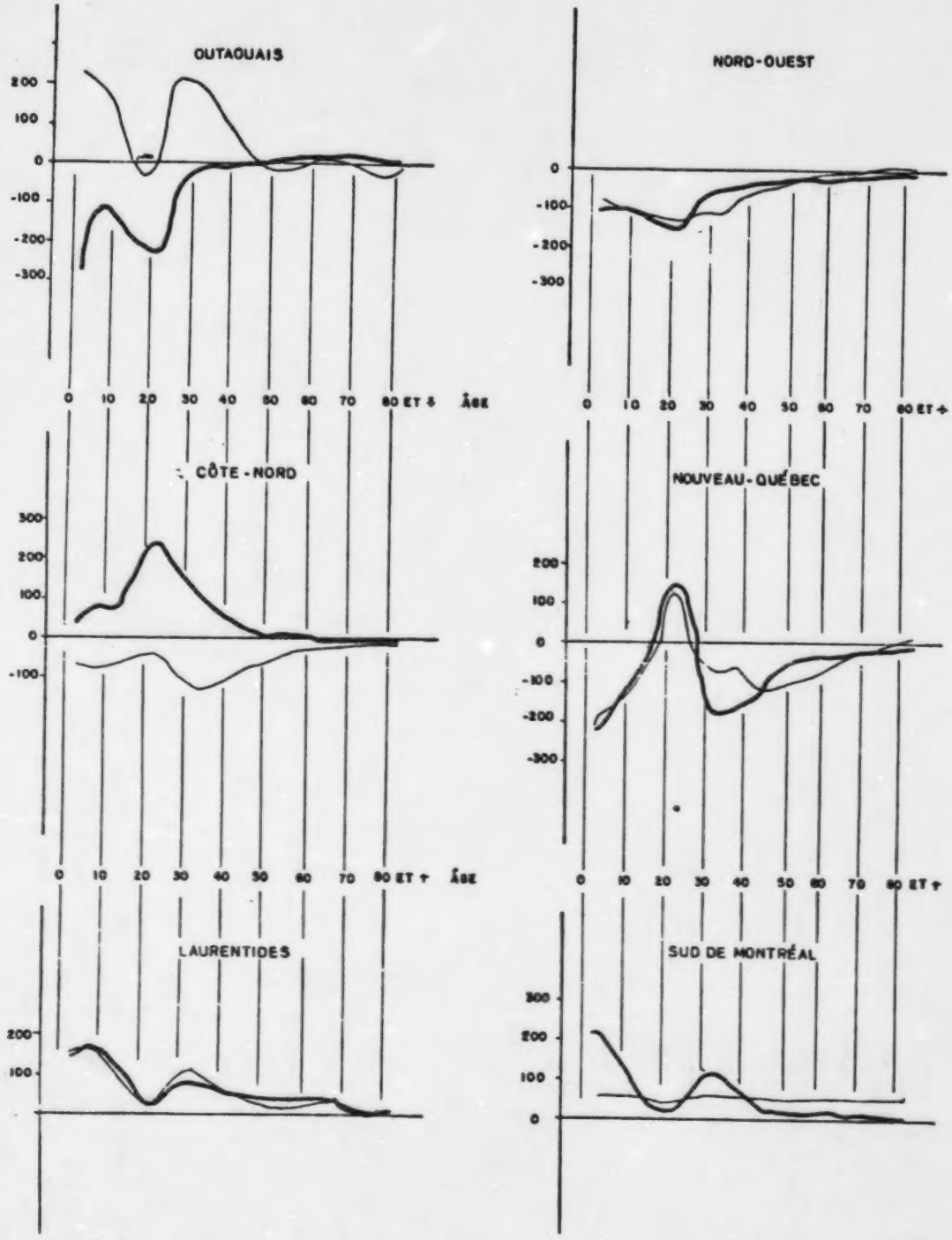
REGIONS SOCIO-SANITAIRES DU QUEBEC (POUR 1000 MIGRANTS) - SEXE FEMININ



SOURCE: Levasseur, P., op. cit. page 75.

GRAPHIQUE 1

MIGRATION NETTE DISTRIBUEE PAR GROUPES D'AGE SELON DEUX HYPOTHESES
REGIONS SOCIO-SANITAIRES DU QUEBEC (POUR 1000 MIGRANTS) - SEXE MASCULIN

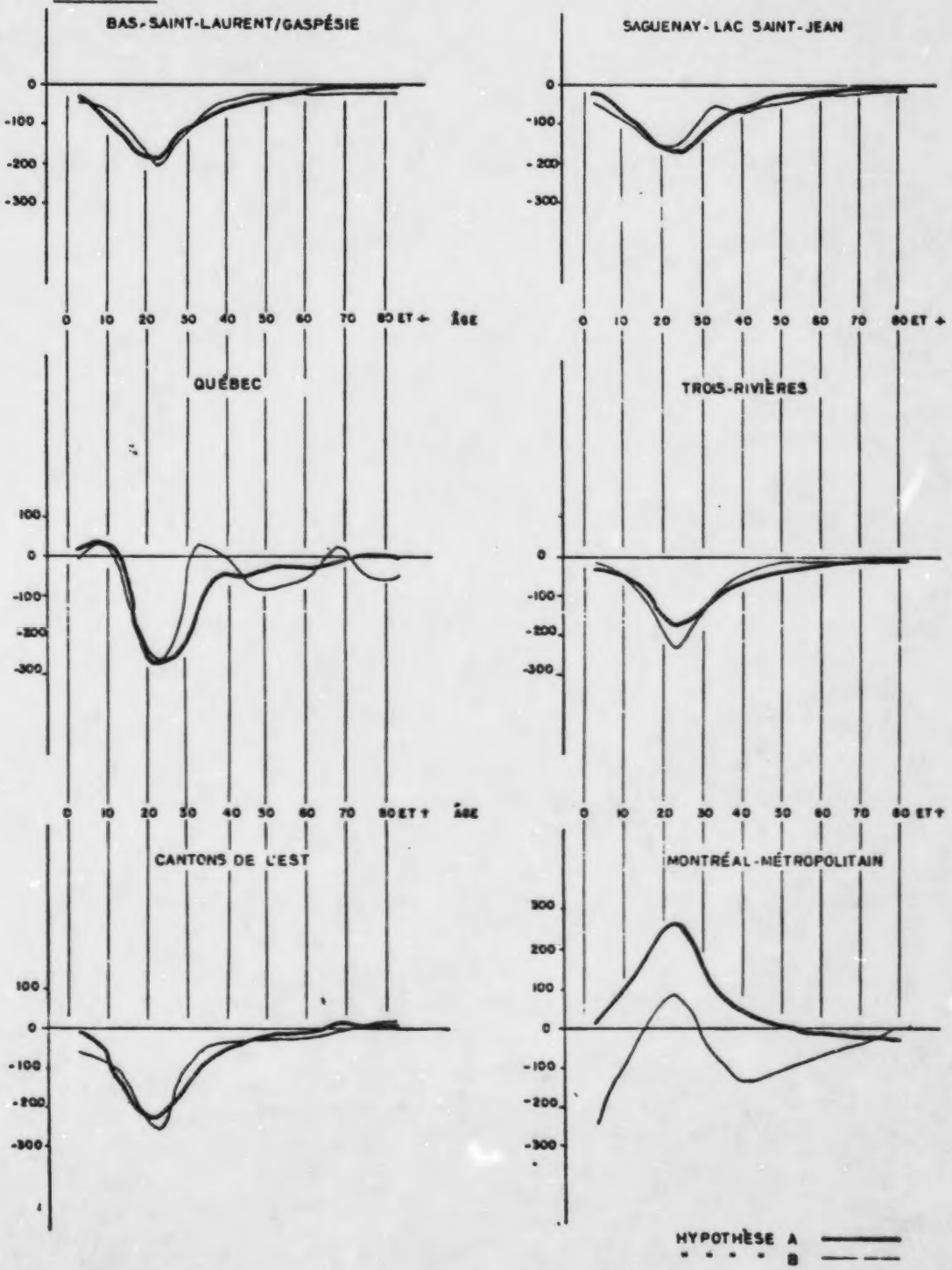


SOURCE: Levasseur, P., op. cit. page 75.

GRAPHIQUE 1

MIGRATION NETTE DISTRIBUEE PAR GROUPES D'AGE SELON DEUX HYPOTHESES

REGIONS SOCIO-SANITAIRES DU QUEBEC (POUR 1000 MIGRANTS) - SEXE MASCULIN



SOURCE: Levasseur, P., op. cit. page 75.

BIBLIOGRAPHIE

1.- Beaudry, R., "Les déterminants des migrations au Québec", Actualité Economique, juillet-septembre 1973, pp. 113-127.

2.- Courchene, T.J., "Interprovincial Migration and Economic Adjustment", Revue Canadienne d'Economique, vol. 3, no. 3, novembre 1970, pp. 550-76.

3.- Courchene, T.J.; Sims, H.R., Migration and Income Patterns: Québec, 1966-69, Etude préparée pour le C.R.D.E., Université de Montréal, août 1974.

4.- Courchene, T.J., Migration, Income and Employment: Canada 1965-1968, C.D. Howe Research Institute, Montréal, 1974.

5.- Gallaway, L.E., "The Effects of Geographic Labor Mobility on Income: A Brief Comment", Journal of Human Resources, hiver 1969, vol. 4, no.1, pp. 103-109.

6.- Gallaway, L.E., "Age and Labor Mobility Patterns", Southern Economic Journal, vol. 36, no. 2, octobre 1969, pp. 171-80.

7.- George, M.V., Internal Migration in Canada, Demographic Analyses, monographie du recensement 1961, Statistique Canada, Ottawa, 1970.

8.- Gratton, L., La mobilité interrégionale au Québec 1966-1971, thèse de maîtrise, Université du Québec à Montréal, 1976.

9.- Greenwood, M.J., "An analysis of the Determinants of Geographic Labor Mobility in the United States", Review of Economic and Statistics, vol, 51, no. 2, mai 1969, pp. 189-94.

10.- Greenwood, M.J., "Research on Internal Migration in the United States: A Survey", Journal of Economic Litterature, vol. 13, no. 2, juin 1975, pp. 397-433.

11.- Greenwood, M.J., "Migration, Income, Enployment and the Economic Base Theory of Urban Growth: A Simultaneous Equations Model," Northeast Regional Science Review, vol.2, 1972, pp. 192-99.

12.- Hathaway, D.E., "Migration from Agriculture: the Historical Record and its Meaning", American Economic Review, vol. 50, no. 2, mai 1960, pp. 379-91.

13.- Laver, G.; Chase, R.X., "Interprovincial Migration in Canada as a Human Capital Decision", Journal of Political Economy, vol. 79, no. 4, juillet-août 1971, pp. 795-804.

14.- Levasseur, P., Super-Pop, un modèle de perspectives démographiques, Québec et ses régions socio-sanitaires 1972-1991, Ministère des Affaires sociales, Direction générale de la planification, Québec, octobre 1975.

15.- Lowry, L.S., Migration and Metropolitain Growth: Two Analytical Models, San Francisco: Chandler Co., 1966.

16.- Masnick, G., "Employment Status and Retrospective and Prospective Migration in the United States", Demography, vol. 5, no. 1, 1968, pp. 79-85.

17.- Robert, B., Evalution démographique régionale et migrations intérieures de la population, Québec 1941-1966, Bureau de la statistique du Québec, Québec, février 1975.

18.-Sjaastad, L.A., "The Costs and Returns of Human Migration"' Journal of Political Economy, vol. 70, no. 5, supplement, octobre 1962, pp. 80-93.

19.- Stone, L.O., Migration in Canada, Regional Aspects, monographie du recensement 1961, Statistique Canada, Ottawa, 1969.

20.- Vanderkamp, J., "Interregional Mobility in Canada: A Study of the Time Pattern of Migration", Revue Canadienne d'Economique, vol, 1, no. 3, août 1968, pp, 595-608,

21.- Vanderkamp, J,, La mobilité de la main-d'oeuvre au Canada, Etude spéciale no.16, Conseil Economique du Canada, Ottawa, 1974.

22.- Young, G., "The Choice of Dependant Variable for Cross-Section Studies of Migration", Revue Canadienne d'Economique, vol. 8, no. 1, février 1975, pp. 93-100.

ANNEXE 1

REGROUPEMENT DES 74 DIVISIONS DE RECENSEMENT EN 11 REGIONS ADMINISTRATIVES DU QUEBEC

1.- Bas St-Laurent / Gaspésie: Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Iles-de-la-Madeleine, Matane, Matapédia, Rimouski.

2.- Saguenay / Lac St-Jean: Chicoutimi, Lac St-Jean Est, Lac St-Jean Ouest.

3.- Québec: Beauce, Bellechasse, Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Dorchester, Kamouraska, Lévis, L'Islet, Lotbinière, Mégantic, Montmagny, Montmorency no. 1, Montmorency no. 2, (Ile d'Orléans), Portneuf, Québec, Rivière-du-Loup, Témiscouata.

4.- Trois-Rivières: Arthabasca, Champlain, Drummond, Maskinongé, Nicolet, St-Maurice, Yamaska.

5.- Cantons de l'Est: Compton, Frontenac, Sherbrooke, Stanstead, Wolfe, Richmond.

6 a)- Montréal-Nord: Argenteuil, Berthier, Deux-Montagnes, Joliette, Labelle, L'Assomption, Montcalm, Terrebonne.

6 b)- Montréal-Métro: Chambly, Châteauguay, Ile de Montréal, Ile Jésus, Laprairie.

6 c)- Montréal-Sud: Bagot, Beauharnois, Brôme, Huntington, Iberville, Missisquoi, Napierville, Richelieu, Rouville, St-Hyacinthe, St-Jean, Shefford, Soulanges, Vaudreuil, Verchères.

7.- Outaouais: Gatineau, Hull, Papineau, Pontiac.

8.- Nord-Ouest: Abitibi, Témiscamingue.

9.- Côte-Nord / Nouveau-Québec: Saguenay.

ANNEXE 5

L'EVOLUTION DU SYSTEME DES TRANSPORTS

AU QUEBEC, HORIZON 1995

(aspects urbains et régionaux)

CONTRIBUTION A L'ETUDE DU

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

Par MICHAEL POLIS
et
LEO PELLETIER

Version finale: Novembre 1977

TABLE DES MATIERES

PAGE

AVANT PROPOS.....

INTRODUCTION.....

1.0 DESCRIPTION DE L'ETAT ACTUEL DU SYSTEME..... 1

2.0 LE SYSTEME TECHNOLOGIQUE..... 2

3.0 L'ENVIRONNEMENT..... 3

3.1 Les effets de la circulation sur l'environnement.....
- La pollution atmosphérique.....
- Le bruit.....
- Les vibrations.....

3.2 Les effets de la route sur l'environnement.....

3.3 Le microclimat des villes.....

4.0 LA POLITIQUE ENERGETIQUE..... 21

4.1 Les considérations générales.....

4.2 La consommation énergétique des différents modes de transport.....

4.3 La politique québécoise de l'énergie.....

5.0 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME..... 41

5.1 L'aménagement du territoire.....

5.2 L'aménagement du territoire en milieu urbain.....

5.3 L'urbanisme.....

5.4 Remarques générales.....

6.0 LES ASPECTS SOCIAUX ET POLITIQUES..... 67

6.1 Les aspects sociaux.....
- Les horaires de travail.....
- L'organisation des loisirs et des vacances.....
- Le choix des modes.....
- La population.....

6.2 Les aspects politiques.....

PAGE

7.0 LE SYSTEME ECONOMIQUE..... 88

7.1 Impact économique de certains projets.....

7.2 Le développement économique régional.....

7.3 Le commerce extérieur.....

8.0 LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.....

8.1 La politique des transports du gouvernement fédéral..... 100

8.2 La politique québécoise des transports.....
- Transport terrestre.....
- Transport aérien.....
- Transport maritime.....

8.3 La politique portuaire québécoise.....

9.0 TENDANCES LOURDES & FAITS PORTEURS D'AVENIR..... 110

9.1 Tendances lourdes.....
- Transport des marchandises.....
- Transport des passagers.....

9.2 Faits porteurs d'avenir.....
- Transport des voyageurs.....

CONCLUSION..... 127

AVANT PROPOS

La présente étude a été effectuée dans le cadre du projet "PROSPECTIVE DU SYSTEME SOCIO-ECONOMIQUE QUEBECOIS" et plus particulièrement à la demande de PIERRE FRECHETTE, responsable du sous-système urbain et régional.

Le but de notre travail n'était pas d'étudier à fond un aspect particulier du secteur des transports mais plutôt de dégager les principales interrelations qui existent entre le système des transports et le "système socio-économique québécois". Nous avons donc puisé abondamment parmi les résultats des études qui ont été publiées sur le sujet, principalement au Québec mais également à l'étranger.

Une fois précisée la dynamique du fonctionnement du système des transports dans son environnement urbain et régional, il devient possible de mettre de l'avant un certain nombre d'alternatives concernant l'évolution future des composantes de base de cet environnement.

Nous pourrons alors construire un ou plusieurs scénarios décrivant l'état du système à l'horizon 1995. Cette mise en scène de futurs possibles pourra servir de guide à l'élaboration d'une politique des transports qui soit mieux intégrée à l'ensemble de la réalité socio-économique québécoise.

Cela dit, nous voulons d'abord remercier les membres du comité-conseil du sous-système urbain et régional. Ils ont su mettre à profit leur vaste expérience pour nous guider dans le choix de l'orientation générale de ce travail. Nous voulons également remercier les gens qui ont bien voulu nous accorder des entrevues, ils nous ont offert leur collaboration empressée et nous tenons à signaler que ces rencontres ont été pour nous des plus enrichissantes. Mais, il va sans dire, nous conservons l'entière responsabilité du contenu de ce texte.

En terminant il nous faut remercier tout spécialement madame M. L. Pétrin qui est chargée de dactylographier notre texte manuscrit. Ce ne fut certes pas un travail de tout repos !

Les auteurs.

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

BEAUREGARD, YVAN
Chef du service des programmes
Direction générale des systèmes
de Transport
Ministère des transports

BERTRAND, DENIS R.
Directeur général
Centre de Productivité des
Transports du Québec

CHARLAND, JACQUES
Sous-Ministre adjoint aux
systèmes de transport
Ministère des transports du Québec

HUOT, GERARD
Président de l'Association
Canadienne de camionnage

LACHAPELLE, LOYS
Directeur du transport des personnes
Ministère des transports du Québec

MARCOUX, ANDRE
Directeur complexe aéroportuaire
Montréal-Mirabel
O.P.D.Q.

MARTIN, GILBERT
Division de l'analyse inter-
sectorielle
Bureau de la Statistique du Québec
(B.S.Q)
Ministère de l'industrie et du
commerce (M.I.C.)

NORMAND, JEAN
Directeur
Direction du transport routier
des marchandises
Gouvernement du Québec

SIMARD, JACQUES
Directeur du transport en commun
Ministère des transports du Québec

SMEREKA, MYROSLAW
Département d'économie
Université de Sherbrooke

TRUCHON, MICHEL
Directeur du département d'économie
Université Laval

VILLENEUVE, RAYMOND G.
Président,
Les Courtiers en Transport Inc.

VINCENT, RENE
Chef du Service des études en
planification des transports
Ministère des transports du Québec

INTRODUCTION

Un effort de prospective du système des transports en milieu urbain et régional doit être entrepris dans le cadre de l'analyse des systèmes. Il serait en effet tout à fait illusoire de se contenter de prévisions concernant l'évolution future des principales variables du secteur des transports.

La faiblesse majeure de telles prévisions tient justement dans le fait qu'elles ne tiennent pas compte des interrelations entre les variables pertinentes d'une part et des relations entre ces variables et les autres éléments du système global ou total.

Selon Roland Jouandet Bernadat, ces prévisions dans leurs formes les plus traditionnelles souffrent de multiples insuffisances. (1) Il retient les trois suivantes:

- le futur est considéré comme un simple prolongement du passé

- elles reposent sur des analyses partielles qui ignorent les interdépendances entre les phénomèmes sociaux

- elles négligent souvent les tendances à long terme.

Nous avons donc voulu, dans cette étude, situer l'évolution du système des transports dans son environnement global. C'est pourquoi nous aborderons successivement les aspects technologiques, écologiques et énergétiques (chap. 2, 3 et 4) puis les questions concernant l'aménagement de l'espace et l'urbanisme, les questions économiques, politiques et finalement la politique des transports elle-même (chap. 5, 6, 7 et 8).

Certaines parties de cette étude sont traitées de façon assez détaillées, d'autres ne sont guère plus qu'un rapide survol, un rassemblement d'éléments assez divers. Nous avons essayé de résumer les résultats de nombreux travaux très spécialisés et qui n'ont la plupart du temps aucun lien entre eux.

---

(1) Roland Jouandet Bernadat; La Notion de Prospectives - pages 4, 6 - dans Groupe interuniversitaire pour une prospective québécoise, (G.I.P.Q.), Cahiers Méthodologiques Tome 1 février 1976

Cette étude n'est absolument pas une construction achevée et définitive. Elle devrait être refaite périodiquement de façon à inclure les résultats des nombreux travaux qui viendront certainement nous révéler de nombreuses relations, aujourd'hui insoupçonnées, entre les divers éléments du système des transports et l'environnement général dans lequel il évolue.

1.0 DESCRIPTION DE L'ETAT ACTUEL DU SYSTEME

La réalité techno-socio-économique pour le transport des personnes aussi bien que le transport des marchandises est décrite dans la section 2 du tome 6: Le secteur témoin des transports, publié par le sous-système de la science et de la technologie. Afin de ne pas répéter, nous incluons ici un sommaire seulement.

1.1 LE TRANSPORT DES PERSONNES

Le transport des personnes sur des courtes et moyennes distances est assuré par la route et de façon prépondérante par la voiture particulière. Cependant, par rapport aux autres modes de transport la voiture est très polluante, consomme beaucoup d'énergie et est de loin la moins sécuritaire.

Le réseau routier au Québec était de 66,115 milles de routes interurbaines et 11,889 milles de routes urbaines en 1971. Les dépenses étaient (1) de 694 millions de dollars pour les routes interurbaines et 209 millions pour la construction de routes urbaines.

Les parcs routiers étaient (2) de 2,186 milliers d'automobiles enregistrées; 312,282 camions et tracteurs, 6,522 autobus; et 11,327 autobus scolaires.

Le transport des personnes sur des distances très longues est assuré par l'avion. Le Québec compte 100 aéroports (3) dont 18 avec des pistes de plus de 6,000 pieds.

Montréal est la seule ville au Québec qui possède un métro qui comporte 3 lignes desservant 28 stations. (4)

Le service du chemin de fer des passagers opère à déficit et les subventions pour l'exploitation se chiffre à environ 5¢ le mille-passager.

---

(1) B.F.S. No. 53-201 données pour 1971
(2) B.F.S. No. 53-219 données pour 1974
(3) Conseil de l'Aviation du Québec Inc., "Les aéroports du Québec p.v. à à ceux des autres provinces du Canada", juin 1970
(4) L'extension de la ligne no. 1 vers l'est n'est pas inclus.

1.2 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le transport des marchandises est assuré par la route de façon prépondérante pour des courtes distances. En ce qui concerne les marchandises en vrac, le chemin de fer domine sur les distances moyennes et les navires pour des distances longues. Les marchandises à prix unitaire élevé ou qui doivent être acheminées assez rapidement sont transportées par avion sur des distances moyennes et longues.

L'industrie du camionnage au Québec est caractérisée par une compétition intense et de nombreuses entreprises petites et moyennes.

Le coût de la main d'oeuvre constitue une partie importante des coûts d'exploitation dans tous les modes et le transport conteneurisé prend de plus en plus d'ampleur.

Les ports au Québec, sauf pour certaines exceptions importantes, sont en général à caractère spécialisé.

2.0 LE SYSTEME TECHNOLOGIQUE

Le tome 6: Le secteur témoin des transports publié par le sous-système de la science et de la technologie discute en détail des perspectives technologiques dans le transport. Comme tel nous suggérons que le lecteur réfère à ce dit rapport et nous ne discutons pas ici de la technologie.

CHAPITRE 3

LE SYSTEME DES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

REMARQUES GENERALES

L'impact du système des transports sur l'environnement urbain et régional doit être défini aussi clairement que possible afin de pouvoir dégager les problèmes qui risquent de se poser de façon aiguë dans un avenir plus ou moins éloigné.

La détérioration croissante de la qualité de l'air et de l'eau, le bruit, les vibrations, le stress sont autant de facteurs qui diminuent progressivement la qualité de la vie en milieu urbain.

Ce chapître sera donc consacré d'une part à la description des effets du système des transports sur l'environnement urbain et régional et d'autre part, aux mesures qui ont été prises ou qui sont proposées pour améliorer la situation.

3.1 Les effets de la circulation sur l'environnement urbain

3.1.1 La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est avant tout un problème urbain, elle est causée par une trop forte concentration des activités humaines dans l'espace et dans le temps. Ses effets sur la santé, le climat et les bâtiments n'ont peut-être pas été aussi spectaculaires au Québec qu'aux Etats-Unis ou en Angleterre, mais le problème n'en est pas pour autant moins grave. (1)

Les grands responsables de la pollution de l'air en milieu urbain sont certainement les véhicules automobiles et plus particulièrement la voiture automobile.

Le tableau 3.1 nous renseigne sur la nature des polluants émis et la contribution respective des principales sources de pollution atmosphérique.

---

(1) Voir à ce sujet les nombreux articles parus dans la revue QUEBEC SCIENCE, les publications du Conseil québécois de l'environnement ou les déclarations de la Société pour Vaincre la Pollution (S.V.P.). Voir également Environnement Canada (5).

TABLEAU 3.1

EMISSIONS PAR SOURCE

(Pour le Canada (1970) - 10^3 tonnes par année)

SOURCE	CO	PARTICULES	SO_X	HYDROCARBURES	NO_X
TRANSPORT	14,354	62	172	2,358	838
COMBUSTION (chauffage, etc.)	103	391	1,585	68	431
INDUSTRIE	759	1,320	5,445	111	15
ELIMINATION DES DECHETS SOLIDES	636	90	7	81	26
DIVERS	1,460	427	-----	454	49
TOTAL	17,312	2,290	7,209	3,072	1,359

SOURCE: Environnement Canada (8).

NOTE: SO_X représente un oxyde de soufre quelconque mais principalement le SO_2, l'anhydride sulfureux (caractérisé par sa forte odeur d'oeufs pourris).

NO_X : Représente un oxyde d'azote quelconque.

CO : Représente le monoxyde de carbone bien connu de tous les automobilistes.

Les transports sont donc responsables de la plus grande partie des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (NO_x) alors que l'industrie est responsable de la plus grande partie des émissions d'oxyde de soufre (SO_x).

Les chiffres présentés dans le tableau précédent ne nous donnent aucune idée de la répartition spatiale de ces émissions de polluants mais il suffit de considérer la très forte concentration d'activités et de population dans la région métropolitaine de Montréal pour saisir l'ampleur du problème.

Regardons maintenant attentivement la contribution de chacun des modes de transport à cette pollution atmosphérique. Le tableau 3.2 nous révèle donc que les véhicules à moteur utilisant comme carburant l'essence (automobiles, camions légers, motocyclettes...) sont responsables de la presque totalité des émissions de monoxyde de carbone.(1)

TABLEAU 3.2

EMISSIONS DE CO PAR MODE DE TRANSPORT

(Pour le Canada (1970) - 10^3 tonnes par année)

MODE DE TRANSPORT	EMISSIONS DE CO
VEHICULES A MOTEUR	12,917
ESSENCE	(12,854)
DIESEL	(63)
AVIATION	14
CHEMIN DE FER	18
MARITIMES	8

SOURCE: Environnement Canada (8)

(1) Les effets de celui-ci sur la santé sont bien connus: il peut occasionner des maux de tête, la perte d'accuité visuelle et un amoindrissement de la coordination musculaire; dans certaines circonstances, il peut même entraîner la mort.

Les véhicules automobiles sont en fait responsables d'environ 75% de l'émission totale d'oxyde de carbone (due à l'action de l'homme), de 65% des hydrocarbures et de 53% des oxydes d'azote émis dans l'atmosphère au Canada. (1)

De plus 85% des déplacements sont assurés par l'automobile, c'est pourquoi la pollution atmosphérique est en grande partie due à l'automobile. Elle est également la seule à contribuer de façon importante à l'émission de polluants contenant du plomb. (2)

Les émissions de polluants dues aux automobilistes dépendent d'un certain nombre de facteurs dont les principaux sont:

- les facteurs relatifs au mode de fonctionnement de la voiture
- la situation de la circulation
  - vitesse moyenne
  - fréquence des arrêts et des accélérations.

La composition du gaz d'échappement varie selon l'effort fourni par le moteur.

Dans le cas du moteur à essence, plus le mélange utilisé est riche et plus la puissance exigée est considérable, plus grande sera la production de matières polluantes. Cette pollution est maximale lorsque le moteur tourne au ralenti, elle est minimale lorsque l'on roule à une vitesse de croisière (environ 90 km/heure).

Le moteur diésel, par contre, consomme moins de carburant et produit moins de matières polluantes mais il n'a guère été adopté par les automobilistes car il produit des odeurs et du bruit et son accélération est plus faible. (3)

On a également constaté qu'une augmentation du volume de la circulation pouvant occasionner une réduction de la vitesse moyenne peut faire augmenter considérablement la quantité de polluants émis par les automobiles. De plus, les niveaux d'émission augmentent substantiellement à mesure que la température baisse. (4)

---

(1) Ces données proviennent de Environnement Canada (5).
(2) Cette situation devrait cependant se corriger progressivement grâce à l'utilisation de plus en plus répandue de l'essence sans plomb.
(3) Ces informations proviennent principalement de D.J. Reynolds (21).
(4) La situation devient parfois très critique à Montréal, aux heures de pointes, certains jours d'hiver où les conditions atmosphériques sont particulièrement défavorables.

Nous pouvons maintenant dégager certaines caractéristiques de l'évolution actuelle du système des transports qui risquent d'aggraver la situation présente dans un avenir assez rapproché.

- L'augmentation continuelle du parc automobile. Cette situation est le résultat, d'une part de la croissance de la population et d'autre part, de l'augmentation du taux de possession d'automobiles.

- L'augmentation de la congestion en zone urbaine. Ce phénomène est du à l'urbanisation de plus en plus poussée de la population québécoise, à la concentration des activités humaines principalepalement dans la région métropolitaine de Montréal. (1)

- La croissance continuelle du traffic routier de marchandises. Le flux de marchandises est lié directement au niveau de l'activité économique, à la répartition de cette activité sur le territoire québécois, à sa concentration ou à sa dispersion.

- La diminution progressive du taux d'utilisation des transports en commun. Cette diminution se poursuit depuis le début des années 50, elle est le résultat d'une part, de l'augmentation continuelle du taux de possession d'automobile, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, cette augmentation étant liée à l'amélioration progressive du niveau de vie; elle est le résultat, d'autre part, d'une urbanisation conçue exclusivement en fonction de l'utilisation de l'automobile particulière. (2)

- L'augmentation de la circulation automobile. Elle est due en partie aux améliorations qui ont été apportées à l'infrastructure routière (tant du point de vue quantitatif que qualitatif), à l'augmentation du niveau de vie et finalement à un certain nombre de facteurs socioculturels et institutionnels (les sociologues parlent, en effet, de la "civilisation des loisirs").

Après avoir dégagé certaines tendances de l'évolution du système des transports qui vont dans le sens d'une dégradation croissante de la qualité de l'air, voyons maintenant quelques facteurs qui agissent dans la direction contraire, c'est-à-dire, une amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain.

---

(1) 66% des 3.5 million de véhicules enregistrés au Québec sont utilisés quotidiennement en milieu urbain.

(2) Cette tendance s'est sensiblement atténué au cours des dernières années depuis la création de la CTRSM, de la CTL et de la CTCUQ mais elle se maintient cependant dans le cas de la CTCUM.

- L'utilisation de véhicules automobiles de moins en moins polluants.(1) Suite aux pressions de plus en plus fortes de l'opinion publique et de certaines associations vouées à la défense de l'environnement, les gouvernements canadien et américain se sont vus dans l'obligation d'imposer certaines normes concernant les émissions de polluants par les véhicules automobiles.

Le tableau 3.3 ci-dessous nous fournit un aperçu des normes fédérales proposées concernant les émissions gazeuses des véhicules automobiles.

TABLEAU 3.3

LES NORMES FEDERALES SUR LES EMISSIONS GAZEUSES

(en grammes par véhicule-mille)

ANNEE	HYDRO-CARBURES	OXYDE DE CARBONE	OXYDE D'AZOTE	TOTAL
1968	8.7	87.0	3.5	99.2
1975	2.0	25.0	3.1	30.1
1980	0.9	9.0	2.0	11.9

- L'augmentation de la proportion des petites voitures ou des voitures moyennes. La concurrence étrangère, principalement japonaise et européenne, ainsi que la "crise de l'énergie", ont obligé les fabricants américains à modifier considérablement leurs modèles de façon à satisfaire la demande croissante pour des voitures plus petites et moins voraces en énergie.(2)

Le tableau 3.4 nous permet de comparer les émissions des différentes catégories de véhicules.

TABLEAU 3.4

EMISSIONS (1975)

(grammes/véhicule mille)

CATEGORIE DE VEHICULE	VITESSE (M.P.H.)			
	40	50	60	70
Petite	43.7	38.3	36.7	37.9
Moyenne	55.2	47.6	45.1	44.8
Grosse	76.7	64.8	58.6	55.7

SOURCE: N.D. LEA & ASSOCIATES (23)

(1) Voir à ce sujet Environnement Canada (6)

(2) Certaines dispositions contenues dans le dernier budget du gouvernement fédéral (budget 1976) vont dans ce sens. Les grosses voitures sont beaucoup plus taxées que les petites.

- L'utilisation croissante de la bicyclette pendant la belle saison. Bien que ce phénomène soit encore marginal pour le moment, son importance pourrait s'accroître dans un avenir plus ou moins rapproché. (1)

Au Québec, la ville de Longueuil a innové dans ce domaine et s'est doté d'un assez bon réseau de pistes cyclables. Partout au Québec mais surtout à Montréal, des pressions se font sentir pour que les municipalités se dotent d'un réseau de pistes cyclables. (2)

Il n'y a pas si longtemps, Montréal ne disposait que d'un parcours de 3 kilomètres qui borde le canal Lachine. On a dernièrement (printemps 1976) aménagé une piste supplémentaire à l'est de la rue Viau. Par contre, les fonctionnaires fédéraux à Ottawa bénéficient déjà de 51 kilomètres de pistes cyclables.

- La limitation de la circulation automobile au centre-ville. Au Québec, c'est un phénomène tout à fait inconnu ou presque. (3) Cependant, de nombreuses pressions se font sentir et des règlements en ce sens pourraient être adoptés d'ici quelques années à Montréal. (4) Déjà, beaucoup d'autres grandes métropoles ont commencé à légiférer dans ce sens. La ville de Londres à déjà prise des mesures que l'on pourrait qualifier de drastiques. (5) Cette limitation de la circulation au centre ville, ou de façon générale en milieu urbain, peut prendre diverses formes: diminution des aires de stationnement publiques ou privées, augmentation du prix des billets de stationnement, voies réservées aux piétons, aux autobus, etc. (6)

---

(1) Un grand défilé cycliste a eu lieu dans les rues de Montréal, le 5 juin 1976, à l'occasion de la Journée Internationale de l'Environnement. Cette manifestation était organisée par le groupe "Le monde à bicyclette" et d'autres défilés ont également eu lieu dans les villes de Trois-Rivières, Québec, Chicoutimi et Sherbrooke. A Montréal, plus de 7000 cyclistes ont participé à cette manifestation.

(2) Voir à ce sujet le "Manifeste pour l'implantation de pistes cyclables" rédigé par Le monde à bicyclette en collaboration avec la Fédération Québécoise de Cyclotourisme.

(3) La ville de Québec vient de fermer une partie de la rue St-Jean (dans le vieux Québec près de la Cité Parlementaire) à la circulation automobile, les soirs de la semaine et le dimanche.

(4) Cette question est déjà incluse dans le programme du rassemblement des citoyens de Montréal (R.C.M.).

(5) Mario Fontaine: "Londres fait la guerre aux voitures" - La Presse, 10 juillet 1976.

(6) Voir à ce sujet O.C.D.E. (14)

- L'amélioration du fonctionnement général du système des transports en milieu urbain. Des améliorations sont certainement à prévoir au niveau de l'organisation et de la gestion des réseaux de transport existant grâce à l'utilisation de l'informatique et de la recherche opérationnelle. (1) (2) On a déjà fait beaucoup pour améliorer la conception des routes et le contrôle de la circulation. Des progrès ont déjà été réalisés au niveau de la composition des carburants (par exemple: l'essence sans plomb), dans la façon de régler le moteur afin de réduire au minimum les émissions de polluants.

- Les objectifs de la politique des transports. Jusqu'à présent on ne peut pas dire que les questions de l'environnement ont eu beaucoup d'influence lors du choix des objectifs de la politique des transports. Cependant, la politique des transports constitue l'outil principal si l'on veut éventuellement lutter contre les effets néfastes du système des transports sur l'environnement.

Après avoir analysé les interactions entre le système des transports et la qualité de l'air, principalement en milieu urbain, nous allons maintenant aborder la question du bruit.

---

(1) Voir par exemple Claude Chriqui "Réseaux de transports en commun: les problèmes de cheminement et d'accès". Centre de recherches sur les transports. Université de Montréal, avril 1974.

(2) Voir également à ce sujet O.C.D.E. (15)

3.1.2 Le bruit

Les nombreuses études publiées sur le sujet soulignent amplement l'importance de ce phénomène en milieu urbain.(1)

Le fonctionnement du système des transports est la cause principale de l'aggravation du problème du bruit en milieu urbain.

Les techniques de mesure du bruit sont maintenant suffisamment au point pour nous permettre d'obtenir une description assez précise du phénomène. Suivant l'exemple de Crépeau,(2) il est possible de classer les effets du bruit en quatre grandes catégories: les effets humains, sociaux, économiques et politiques.

D'une façon générale, les tendances actuelles du système des transports qui risquent d'aggraver le problème de la pollution par le bruit en milieu urbain et régional, sont les mêmes que celles déjà énumérées dans la section traitant de la pollution atmosphérique. Il est cependant nécessaire d'en ajouter quelques-unes:

- l'utilisation de plus en plus répandue de la motoneige et l'apparition récente d'un tas de petits véhicules qui ne sont ni des bicyclettes ni des motocyclettes mais une sorte de mélange de l'un et de l'autre. (Je veux parler des vélomoteurs et des véhicules tout terrain).

- la construction de modèles d'avions de plus en plus rapides mais par contre de plus en plus bruyants, par exemple le Concorde franco-britannique et le Tupolev soviétique,(3) et, d'une façon générale, la croissance très rapide du traffic aérien à la fois international et interrégional. La proportion des marchandises transportées au moyen de l'avion croît continuellement.(4)

Après avoir étudié la question du bruit, passons maintenant à un autre phénomène auquel il est généralement associé, les vibrations.

---

(1) Voir en particulier celles de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (O.C.D.E.) (18) et (13), l'excellent article de Gilles Crépeau (2) et celui de Guy Lescouflair (27).

(2) Crépeau (2) - page 33.

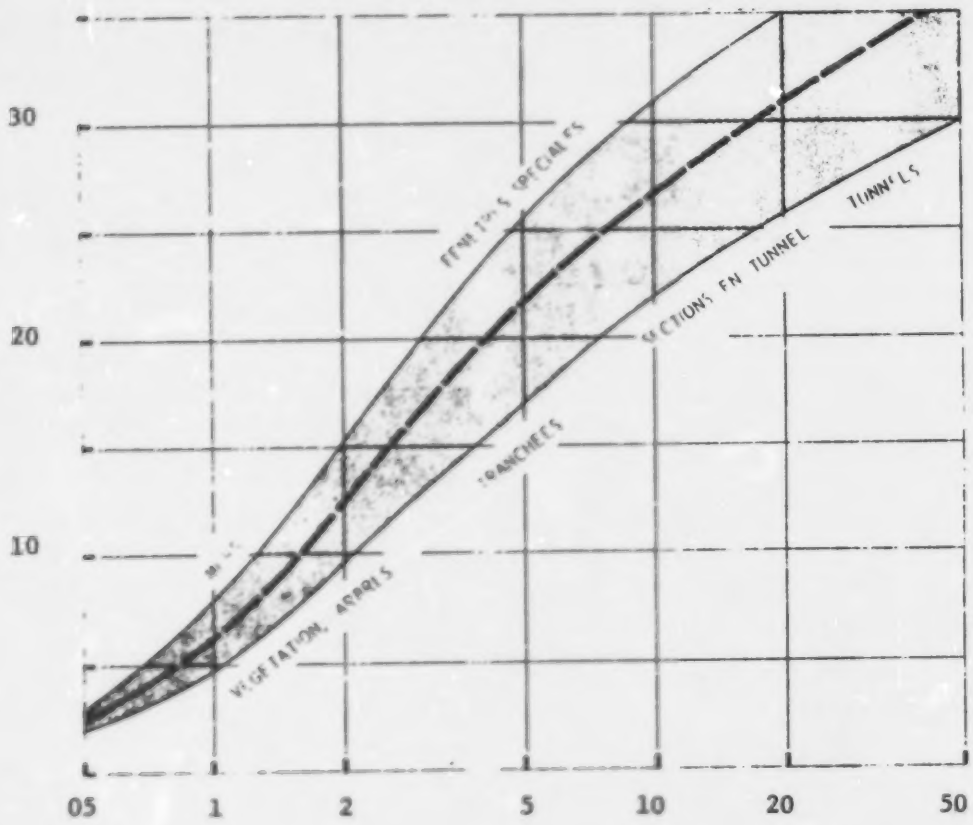
(3) C'est d'ailleurs en invoquant la question du bruit que les américains ont interdit l'accès du Concorde à leurs aéroports.

(4) Voir à ce sujet le chapître 1 de la présente étude.

La figure 3.3, basée sur des données allemandes, indique les coûts relatifs aux mesures de diminution du bruit, en fonction de la diminution recherchée et de la distance par rapport à la voie de circulation.

FIGURE 3.3

COUT RELATIF A LA DIMINUTION DU BRUIT



SOURCE: O.C.D.E. (18)

3.1.3 Les vibrations(1)

Le problème discuté dans cette section est beaucoup moins important que le problème de la pollution atmosphérique ou de la pollution par le bruit mais il vaut quand même la peine d'être souligné puisque ses effets sont ressentis quotidiennement aussi bien par les citadins que par les habitants des zones rurales.

Les vibrations sont en grande partie causées par le passage des véhicules sur les irrégularités de la chaussée. A partir d'une certaine intensité, les vibrations sont nettement ressenties par les habitants des immeubles riverains.

Les effets des vibrations de faible intensité sont principalement:

- la fissuration du plâtre
- la trépidation des vitres de portes.

Les effets des vibrations plus importantes sont surtout:

- le risque de détérioration des structures des immeubles
- la dégradation intensifiée des immeubles.

Ce problème ira certainement en s'accentuant dans l'avenir d'une part, à cause de l'augmentation continuelle du nombre des poids lourds circulant sur une route donnée et d'autre part, à cause de la tendance à l'accroissement des charges par essieu.

Les solutions au problème des vibrations sont de nature diverse:

- accroître la distance entre la circulation et les immeubles
- améliorer le revêtement routier
- réduire la circulation des poids lourds dans les zones critiques
- mettre au point une méthode permettant d'isoler les bâtiments des vibrations occasionnées par la circulation.

Les principales tendances de l'évolution du système des transports présentées à la section sur la pollution atmosphérique vont dans le sens d'une aggravation progressive de ce problème. Ce problème ne semble guère dans le passé avoir retenu l'attention des différents niveaux de gouvernements ou de législateurs.

---

(1) Les résultats présentés ici sont le fruit des travaux du "Groupe sur l'évaluation scientifique des effets de la circulation et des routes sur l'environnement dans les zones habités", O.C.D.E. (18).

3.2 Les effets de la route sur l'environnement urbain et régional

Les effets de la route sur l'environnement urbain sont facilement observables bien qu'ils soient assez difficiles à quantifier. (1) Nous devons néammoins les examiner afin d'en arriver à une meilleure compréhension du fonctionnement de l'écosystème urbain.

"Une voie urbaine n'est pas seulement un moyen fonctionnel permettant la circulation des gens et des marchandises; elle fait également partie intégrante de l'environnement urbain qu'elle peut valoriser ou détruire". (2)

Parmi les effets de la route, mentionnons tout d'abord

- l'intrusion visuelle et esthétique

Il m'apparaît nécessaire d'insister sur le fait qu'il ne s'agit pas ici uniquement d'une préoccupation d'artiste ou de philosophe ni même d'architecte ou d'urbaniste. La plus grande partie de l'environnement visible des villes est peu à peu livré aux véhicules automobiles; immenses aires de stationnement, voitures stationnées le long des trottoirs, véhicules en mouvement sur la chaussée, panneaux de signalisation routière un peu partout et finalement l'ensemble de l'infrastructure routière, voies surélevées, ponts, viaducs, voies ferrées, etc.

En campagne, il faut ajouter à cette liste, les cimetières d'automobiles, les carcasses de véhicules automobiles qui traînent çà et là.

Il faudrait donc en venir à limiter la circulation dans les grandes villes, surtout au centre-ville, mettre de côté les grands projets d'infrastructure routière en surface, utiliser le réseau de transport en commun pour permettre l'accès des banlieusards au centre-ville.

Le métro possède l'énorme avantage de ne présenter aucune intrusion visuelle ou esthétique.

---

(1) Pour de plus amples renseignements à ce sujet, consultez O.C.D.E. (18)

(2) O.C.D.E. (18) - page 53

- les effets de coupure

La construction d'une nouvelle route ou le réaménagement d'une ancienne peuvent avoir plusieurs effets:

- la séparation de communautés très homogènes

Certains quartiers de Montréal étaient autrefois très vivants et bien structurés. On y retrouvait des gens qui avaient sensiblement les mêmes valeurs, le sentiment d'appartenance à la communauté y était développé, la paroisse n'existait pas seulement sur papier comme c'est le cas aujourd'hui. Puis, en l'espace d'une décennie, tout cela a changé, la vie de quartier s'est peu à peu évanouie comme les logements sous le pic des démolisseurs et le regard indifférent des spéculateurs.

- la coupure de l'infrastructure éducative et collective des zones d'habitation desservies.

Certaines écoles deviennent inutiles puisque le quartier qu'elles desservaient a été rasé en grande partie, des églises doivent être démolies parce qu'elles ne servent plus à rien.

- la construction d'une nouvelle route peut également conduire à l'isolement de certaines rues commerciales et même les rendre inutiles.

- elle a également une incidence sur l'efficacité d'intervention des services d'urgence.

L'impact de la construction de certaines infrastructures routières en milieu urbain est à la fois complexe et assez mal connu et n'a guère entré en ligne de compte dans l'évaluation des divers projets qui ont été réalisés ces dernières années à Montréal ou dans la Vielle Capitale (Québec).

Parlant de l'autoroute est-ouest (Ville-Marie), Jacques Benoit, du journal La Presse nous dit: "Un de ses pires effets est d'avoir isolé le Vieux Montréal et d'en avoir fait une espèce de ghetto, tant à cause des nombreuses rues coupées que de la barrière physique et psychologique qu'on y a ainsi établie". (1)

---

(1) La Presse, 5 juin 1976

- Les effets sur l'utilisation du terrain

Ici encore, le cas de l'autoroute est-ouest va nous permettre de souligner l'importance de ce phénomène. La construction de cette autoroute a englouti 2,340 logements; le parc Campbell, rue Notre-Dame, a disparu, le carré Viger perdra (si ce n'est déjà fait) plus des deux tiers de ses arbres centenaires, le parc Morgan dans l'est de Montréal sera amputé du tiers de sa superficie...

Les terrains urbains sont nécessairement soumis à des sollicitations concurrentielles en provenance de la gamme des activités humaines allant de l'habitat aux loisirs. De nombreux projets d'infrastructure pour les transports utilisent donc des terrains qui étaient déjà utilisés à d'autres fins ou qui auraient pu l'être.

Il faut donc faire un choix. (1)

La présence d'une nouvelle artère de circulation donne lieu à des pressions en vue d'une utilisation du terrain plus intensive que l'utilisation actuelle ou prévue dans les plans et par les règlements de zonage. Elle conduit à un mélange inacceptable des activités industrielles et résidentielles.

3.3 Le microclimat des villes

"L'urbanisation ne favorise pas seulement la pollution massive de l'air, mais elle exerce aussi une influence considérable sur l'enveloppe atmosphérique en altérant les conditions normales de température, de précipitation et de vent, pour ne mentionner que ces trois phénomènes principaux qui contribuent pour beaucoup à la qualité de l'environnement" (2)

Les habitants d'une grande ville comme Montréal ont certainement tous eu l'occasion de constater ce phénomène; il fait toujours plus chaud à Montréal que dans les environs et les bulletins de la météo viennent les confirmer quotidiennement.

---

(1) Actuellement, dans une ville comme Montréal, les transports occupent 40% de la superficie totale. (En incluant bien sûr, les terrains de stationnement, les rues, les ruelles, les autoroutes..)

(2) J.R. "Le microclimat des villes" Québec Science, volume 14, #10 juin 1976

"A la suite des transformations croissantes de terres cultivables et d'espaces verts en blocs de béton, de briques et d'asphalte, la surface des bâtisses et du réseau routier d'une ville ressemble bien plus à une terre rocailleuse inculte dont l'effet est de modifier brutalement les caractéristiques physiques de l'environnement."(1)

On peut associer à ce phénomène de microclimat des villes les effets suivants:

- augmentation de la mortalité dans certaines circonstances (smog)
- augmentation de la température
- diminution considérable de la vitesse du vent, c'est-à-dire de la possibilité de remplacer de l'air pollué par de l'air un peu plus pur provenant de la campagne environnante
- augmentation de la fréquence des précipitations
- effets économiques directs. Il suffit de penser aux dépenses de climatisation de plus en plus considérables et à la quantité d'énergie utilisée à cette fin.

Certaines mesures pourraient être appliquées, en ce qui a trait au système des transports, de façon à corriger au moins partiellement cette situation:

- élimination des aires de stationnement, surtout au centre-ville
- réduction de la circulation, surtout en centre-ville et des surfaces utilisées à cette fin. Il faudrait remplacer certaines rues par des voies réservées aux piétons et aux cyclistes, plus étroites et bordées de végétation.

CONCLUSION

D'une façon générale on peut donc constater que les interactions entre le système des transports et le système écologique sont à la fois nombreuses et très complexes. Il serait donc essentiel, dans le cadre d'une prospective de l'évolution du système des transports, de dégager un certain nombre d'alternatives concernant les futurs probables du système écologique et d'en préciser l'effet en retour sur l'évolution du système des transports.

---

(1) J.R. "Le microclimat des villes" Québec Science - juin 1976.

CHAPITRE 3

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) ANTONIOU, Jim: Environmental Management: Planning for Traffic, McGraw Hill, Great Britain, 1971.

(2) CREPEAU, Gilles: Dossier: Le Bruit, Phénomène Urbain, Forces #29, 1974, pages 32-44

(3) DANSEREAU, Pierre: "L'Implantation du Super-Aéroport de Montréal et son Impact sur le Milieu Naturel et Social", Forces #18, 1972, pages 20-35.

(4) DELISLE, André: "Ménagez vos Transports", Québec Science, Vol. 14, #9, Mai 1976.

(5) ENVIRONNEMENT CANADA: Direction Générale de la Lutte contre la Pollution Atmosphérique: La Pollution Atmosphérique au Canada, Information Canada, Ottawa 1973

(6) ENVIRONNEMENT CANADA: Direction Générale de la Lutte contre la Pollution des Véhicules Automobiles: Le Programme Canadien de Contrôle de la Pollution des Véhicules Automobiles, Juin 1974.

(7) ENVIRONNEMENT CANADA: Direction Générale de la Lutte contre la Pollution Atmosphérique: Pollution de l'Air dans l'Environnement Urbain, Août 1973.

(8) ENVIRONNEMENT CANADA: Protection de l'Environnement: A Nationwide Inventory of Air Pollutant Emission, Summary of Emisssion for 1970, Report EPS 3-AP-73-1, Ottawa.

(9) U.S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (E.P.A.): The Social Impact of Noise, Decembre 1971.

(10) GOURDEAU, Eric: Urbanisation et Environnement, Annexe du Rapport sur l'Urbanisation, Janvier 1975.

(11) GRUHIER, Fabien: "Mirabel: la Naissance de l'Ecologie", Québec Science, Volume 12, #2, Octobre 1973.

(12) LAROUCHE, Claire: "Travail, des Plages de Liberté", Québec Science, Volume 13, #12, Août 1975.

(13) ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.(O.C.D.E.): Les Routes et l'Environnement Urbain (compte-rendu du Symposium sur.....octobre 1974), Recherche Routière, Paris 1975.

CHAPITRE 3

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(14) ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE: Recherche Routière, Régulation de la Circulation en Zone Urbaine, (Rapport préparé par un groupe de recherche de l'O.C.D.E.), Paris 1972.

(15) ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (O.C.D.E.): Utilisation Optimum des Autobus en Zone Urbaine, Recherche Routière, Paris, Mai 1972.

(16) CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS: Les Transports dans la Décennie 1980-1990, vol. 1: Rapports Introductifs, 5ième Symposium Internation sur la Théorie et la Pratique dans l'Economie des Transports, (Athènes, octobre 1973), OCDE, Paris, 1974.

(17) CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS: Les Transports dans la Décennie 1980-1990, vol. 2: Synthèse des Discussions, 3ième Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Economie des Transports, (Athènes, octobre 1973), OCDE, Paris, 1974.

(18) ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (O.C.D.E.): Effets de la Circulation et des Routes sur l'Environnement en Zones Habitées, Recherche Routière, Juillet 1973, Paris.

(19) ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (O.C.D.E.): Techniques d'Amélioration des Conditions Urbaines par la Limitation de la Circulation, (compte-rendu du Symposium sur.....octobre 1971), Recherche Routière, Paris 1973

(20) OUELLET, André: Le Transport Urbain au Québec: Annexe du Rapport sur l'Urbanisation, Janvier 1975

(21) REYNOLDS, D.J.: Le Problème du Transport Urbain au Canada, Le Canada, ses Problèmes et ses Perspectives, Recherche Monographique, #3, 1970-2000, Ottawa, 1971.

(22) TRANSPORT CANADA: Rapport Provisoire sur le Transport Interurbain des Passagers au Canada, Ottawa, Juin 1975.

(23) N.D. LEA & ASSOCIATES LTD: Intercity Passenger Transportation Sector Technology, Efficiency and Productivity, Rapport final au Centre de Développement des Transports, Ministère des Transports, Oakville, Ottawa, Avril 1975.

CHAPITRE 3

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(24) POWE, N.N.: Le Climat de Montréal, Etudes Climatologiques, #15, 1969, Ministère des Transports, Direction de la Météorologie.

(25) ZERBE, R.O. et Kevin Croke: Urban Transportation for the Environment, Ballinger Publishing Company, Cambridge, Mass. 1975.

(26) LESCOUFLAIR, Guy: "Faire Taire le Bruit", Québec Science, Vol. 12, #1, Septembre 1973, pages 22-27.

CHAPITRE 4

LE SYSTEME DES TRANSPORTS ET LA POLITIQUE ENERGETIQUE

Dans ce chapitre nous essaierons de dégager les principaux éléments de la politique énergétique qui pourraient exercer une influence à plus ou moins long terme sur l'évolution du système des transports. Nous tenterons également de découvrir un certain nombre de tendances actuelles de l'évolution du système des transports qui pourraient provoquer une révision de la politique énergétique à plus ou moins brève échéance.

4.1 Considérations générales

Le graphique 4.1 illustre l'évolution dans le temps de l'utilisation des diverses sources mondiales d'énergie.

La consommation d'énergie d'un pays donné est, de façon générale, liée à l'évolution de son produit national brut.

Le graphique 4.2 illustre cette situation dans le cas du Québec.

Il serait maintenant intéressant de connaître la répartition par secteur de la consommation d'énergie.

Le tableau 4.1 nous fournit une répartition de la consommation énergétique au Canada en 1974. Il faut noter qu'il s'agit ici de consommation directe.(1)

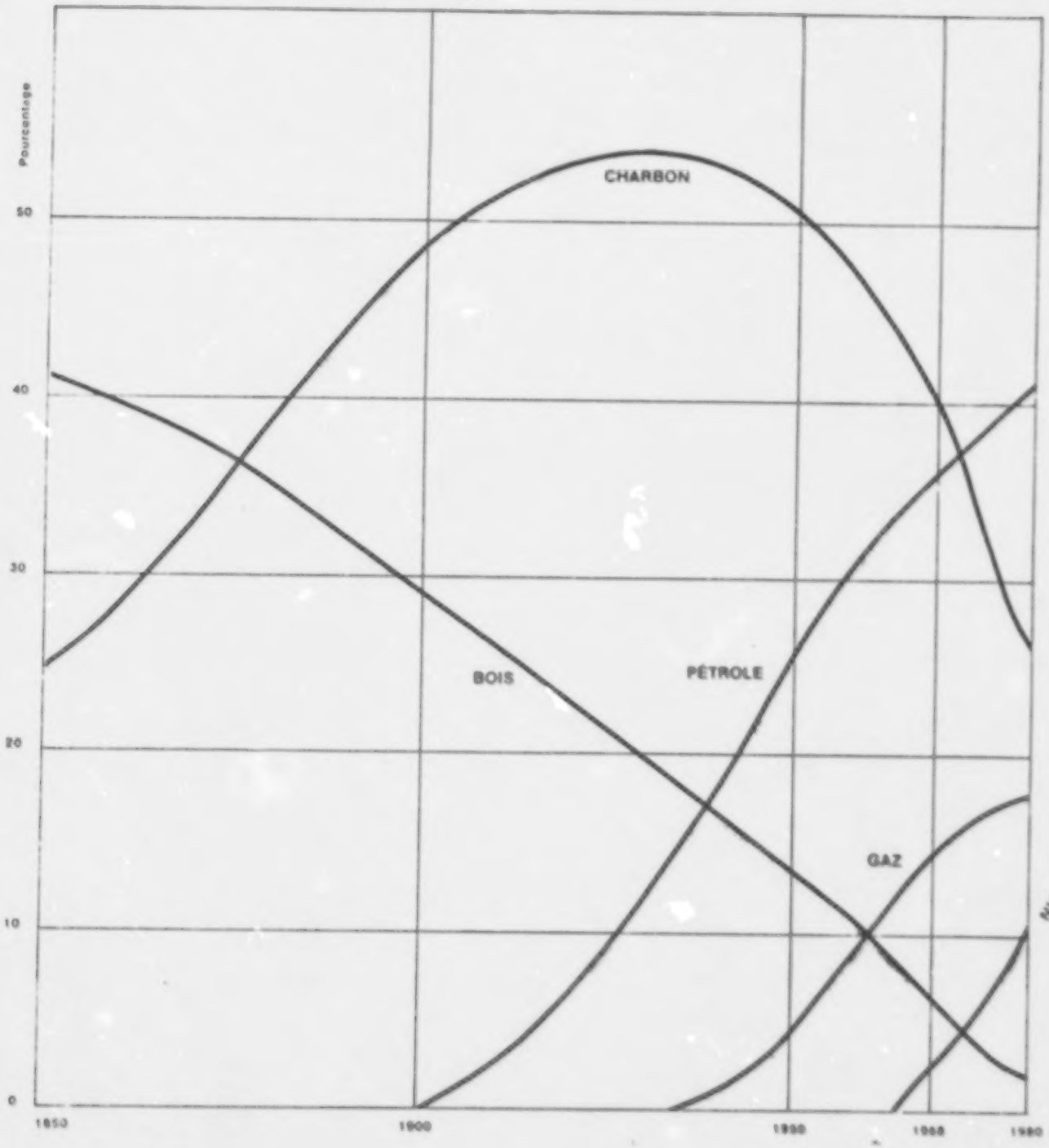
Nous allons maintenant examiner en détail la consommation énergétique du secteur des transports.

---

(1) Cela exclut par exemple l'énergie dépensée pour fabriquer les véhicules automobiles, les infrastructures routières, etc.... "Ainsi en Amérique du Nord, 42 pour cent de toute l'énergie consommée va à l'automobile, de sa fabrication à son élimination dans les cimetières d'autos". Delisle (4) - page 13

GRAPHIQUE 4.1

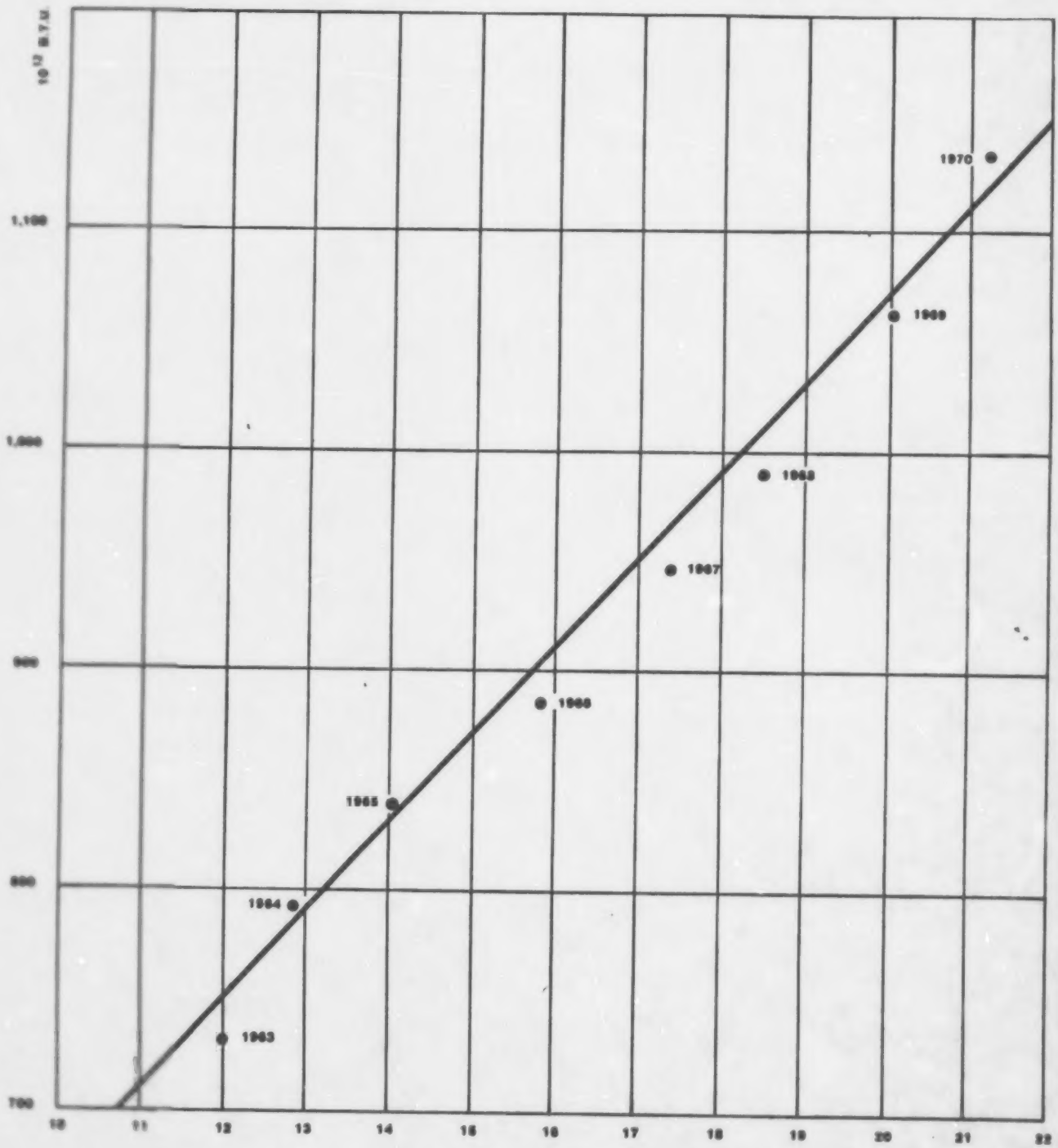
SOURCES MONDIALES D'ENERGIE



SOURCE: Ministère des Richesses Naturelles (8)

GRAPHIQUE 4.2

CORRESPONDANCE ENTRE LA CONSOMMATION D'ENERGIE ET LE PRODUIT NATIONAL BRUT AU QUEBEC - 1963-1970



SOURCE: Ministère des Richesses Naturelles (8)

TABLEAU 4.1

CONSOMMATION ENERGETIQUE AU CANADA (1974)

23%	industries manufacturières
25%	industries énergétiques
20%	transports
16%	domiciles
12%	commerce et administration
4%	autres

SOURCE: Knelman (7) reproduit dans Delisle (4)

4.2 La consommation énergétique des différents modes de transport

Une étude du conseil des sciences du Canada sur les économies d'énergie a révélé que le potentiel de conservation est plus élevé dans le secteur des transports que dans le secteur domiciliaire ou commercial. (1)

Le tableau 4.2 nous fournit une ventilation par mode de la consommation d'énergie dans le secteur des transports. L'automobile est donc, parmi tous les modes de transport routier, celle qui consomme la plus grande partie de l'énergie.

Les données du tableau précédent ont le gros désavantage de ne pas tenir compte de la quantité d'énergie qu'il a fallu dépenser pour la construction des infrastructures requises par les différents modes ainsi que celle dépensée pour la construction des véhicules nécessaires au transport. Le tableau 4.3 vient justement combler cette lacune, sa mise sur pied a nécessité beaucoup de travail de la part des deux chercheurs américains. (2) Ce tableau nous renseigne sur la consommation totale d'énergie par véhicule-mille pour divers modes de transport urbain.

Les informations fournies par ce tableau sont extrêmement pertinentes mais doivent cependant être modifiées de façon à tenir compte du nombre de passagers transportés par chacun des véhicules en question. (3)

Le tableau 4.4, reproduit d'après la même étude, tient compte de ce facteur de pondération.

Ce tableau illustre donc clairement la supériorité (du point de vue consommation de l'énergie) de l'autobus ou du train sur l'automobile (même la plus petite).

---

(1) Voir Knelman (7) - En se basant en grande partie sur les résultats de cette étude, André Delisle a écrit un très bon article dans la revue Québec Science où il décrit de nombreuses façons d'économiser l'énergie dans le secteur des transports. Il suffirait d'abandonner quelques-unes de nos plus mauvaises habitudes.

(2) Voir Fulton Fels (6) pour plus de détails sur les techniques utilisées pour obtenir les résultats en question

(3) Car il est bien évident qu'un autobus consomme beaucoup plus d'énergie qu'une automobile. Par contre, un autobus transporte en moyenne 15 passagers (données américaines) alors que l'automobile ne transporte en moyenne que 1.9 passagers (données américaines)

TABLEAU 4.2

REPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE PAR MODE DE TRANSPORT

TRANSPORT ROUTIER	75%	Autobus	16%
		Automobiles	67%
		Camions	17%
AUTRES	25%	Rail	24%
		Eau	32%
		Air	44%

SOURCE: Knelman (7) reproduit dans Delisle (4)

TABLEAU 4.3

CONSOMMATION TOTALE D'ENERGIE PAR VEHICULE-MILLE POUR DIVERS MODES DE TRANSPORT URBAIN (KWH)

	auto		autobus urbain	train rapide	motocy-clette	bicy-clette	marche
	3,600 livres	2,000 livres					
Opération	3.19	1.63	9.57	16.7	0.60	0.042	0.063
Manufacture du Véhicule	0.39	0.21	0.30	0.4	0.05	0.042	-----
Manufacture de l'infrastructure	0.03	0.03	0.09	0.7	0.03	0.014	-----
Consommation totale (véhicule-mille)	3.61	1.87	9.96	17.8	0.68	0.10	0.063

SOURCE: Futon Fels (6)

TABLEAU 4.4

CONSOMMATION D'ENERGIE PAR PASSAGER-MILLE

	auto		autobus urbain	train rapide	motocy-clette	bicy-clette	marche
	3,600 livres	2,000 livres					
Capacité du véhicule	6	4	50	72	2	1	1
Occupation moyenne	1.9 30%	1.9 50%	15.0 30%	25.0 35%	1.1 55%	1.0 100%	1.0 100%
Energie consommée par siège-mille (kwh)	0.60	0.47	0.20	0.25	0.34	0.10	0.063
Energie consommée par passager-mille (kwh)	1.90	0.98	0.66	0.71	0.62	0.10	0.063

SOURCE: Fulton Fels (6)

Il ressort également de ce tableau que la bicyclette ou la marche sont évidemment les moyens de transport par excellence si l'on désire économiser l'énergie.(1)

Le tableau 4.5 vient compléter l'information déjà accumulée et les résultats sont présentés dans une unité de mesure qui vous est un peu plus familière. On y retrouve donc la consommation d'énergie des différents modes de transport en milles-passagers par gallon.(2)

On constate en outre que la situation du métro est beaucoup plus favorable, du point de vue consommation d'énergie, que ce que l'on aurait pu imaginer à prime abord.

Cette avalanche de données et de tableaux va nous permettre de justifier les diverses recommandations qui seront mises de l'avant dans le but d'économiser l'énergie dans le secteur des transports.

Donc, à venir jusqu'à présent nous avons comparé les différents modes de transport entre eux du point de vue consommation énergétique. Prenons maintenant le cas de l'automobile et demandons-nous quels sont les facteurs qui peuvent influencer sa consommation d'énergie.

Ce sont principalement: son poids, sa vitesse, la plus ou moins grande quantité d'accessoires, l'état général du véhicule, le gonflement des pneus, etc.

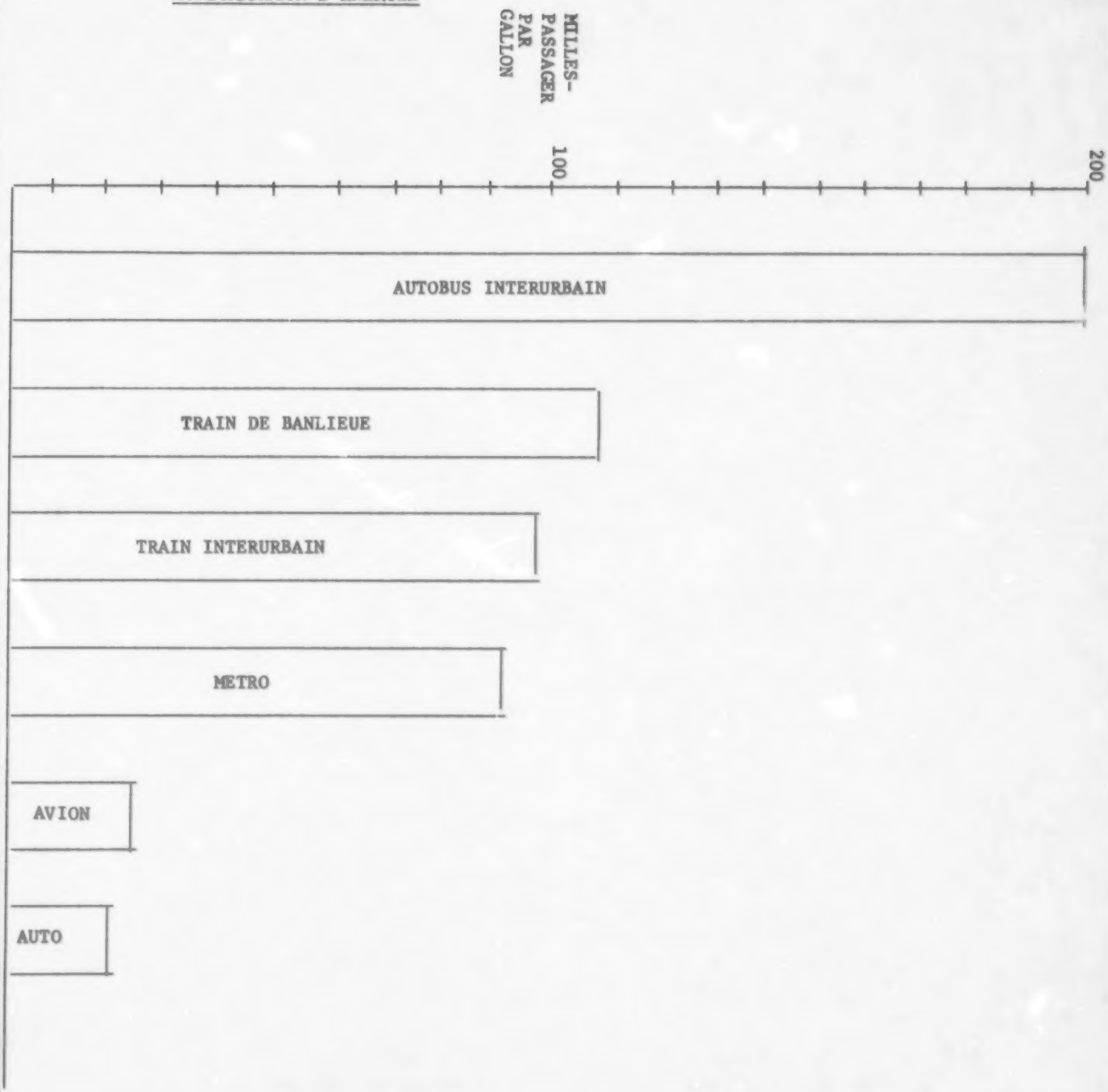
---

(1) Dans un article déjà cité, (4), André Delisle fait un plaidoyer en faveur de l'utilisation de la bicyclette en milieu urbain ou de la marche pour les petites distances. Pour les voyages interurbains, il recommande l'autobus ou le train plutôt que l'automobile et surtout pas l'avion.

(2) On a bien su procéder à quelques transformations de façon à ce que les différents gallons de carburant utilisé deviennent comparables.

TABLEAU 4.5

CONSOMMATION D'ENERGIE



SOURCE: Transport Canada (11)

Voici quelques recommandations suggérées par Asit K. Bismas de façon à économiser l'énergie dans le secteur des transports.(1)

1. Mettre l'accent sur les transports en commun

   - améliorer et étendre le service
   - abaisser les taux ou les supprimer
   - améliorer les services périphériques(2)
   - réserver des voies aux autobus(3)
   - prévoir des terrains de stationnement de banlieue
   - restreindre la circulation dans le centre-ville
   - augmenter le tarif des stationnements du centre-ville
   - prévoir des zones réservées aux piétons
   - mettre au point des formes de transport meilleures et plus pratiques.

2. Améliorer le service interurbain de transport de passagers et de marchandises

   - améliorer le service et étendre le réseau
   - fournir des terrains de stationnement en banlieue
   - ne pas combler le déficit des court-courriers par les longs courriers
   - encourager la conteneurisation et le transport hybride (piggy-back)
   - mettre au point des systèmes d'acheminement nouveaux et meilleurs.

3. Améliorer l'efficacité des transports

   - améliorer l'efficacité des automobiles, meilleurs systèmes d'entraînement, pneus faisant perdre moins d'énergie (pneus radiaux), moteurs mieux réglés
   - améliorer l'urbanisme(4)
   - taxe d'immatriculation sélective sur la taille, la puissance, les systèmes assistés
   - adopter des normes sur l'efficacité de l'énergie appliquée aux transports
   - encourager la recherche pour mettre au point des moteurs ne fonctionnant pas avec un produit pétrolier, des systèmes de propulsion nouveaux, de nouveaux systèmes de régulation de la circulation.

---

(1) Voir Environnement Canada (5) - page 37.

(2) De ce point de vue, l'effort de réorganisation du transport en commun sur la Rive Sud de Montréal par la création de la Commission de Transport de la Rive Sud de Montréal (C.T.R.S.M.) mérite d'être souligné.

(3) L'expérience est déjà en cours présentement dans le centre-ville de Québec mais rien de tel n'a encore été fait à Montréal.

(4) Nous aurons l'occasion d'étudier cet aspect en détail dans un chapître subséquent (chapître 5).

Nous allons maintenant ajouter à cette première liste les principales recommandations qui ont été mises de l'avant par André Delisle dans un article publié récemment dans la revue Québec Science (Mai 1976)(1) sous le titre: Ménagez vos transports.

Voici donc les principales recommandations de Delisle en vue d'économiser l'énergie dans le secteur du transport:(2)

- favoriser le transport en commun (train et autobus)
- décourager l'utilisation de l'avion et de l'auto
- augmenter de beaucoup le rendement du moteur à essence
- installer des transmissions et des suspensions plus efficaces
- diminuer le poids des véhicules
- modifier la forme des véhicules de façon à réduire la résistance de l'air
- réduire la vitesse autorisée sur les routes à 90 kilomètres/heure
- utilisation partagée d'un véhicule
- favoriser grandement l'extension de l'usage de la bicyclette(3)
  - construction de pistes cyclables(4)
  - modification des règlements de la circulation.

L'auteur ajoute finalement quelques mesures simples d'économie de l'énergie:

- maintenir la voiture en bon état
- des pneus trop mous augmentent la friction
- utiliser un chauffe-moteur (en hiver!) plutôt que de laisser tourner le moteur
- sacrifier les accessoires multiples.

Donc, d'après cette étude du Conseil des Sciences du Canada,(5) il serait possible de réaliser à court terme (1980) des économies de 6.2% sur une consommation totale prévue de 2.21×10^{12} mégajoules. A moyen terme (1985), les économies dans le secteur des transports pourraient atteindre 16.7% sur une consommation estimée de 2.63×10^{12} mégajoules et à plus long terme (1995) ces économies d'énergie pourraient atteindre 18.2% d'une consommation estimée à 3.70×10^{12} mégajoules. C'est-à-dire (comme le fait remarquer Delisle) (18) qu'en

---

(1) Voir Delisle (4)
(2) L'auteur s'inspire en partie de (2) et (7) pour faire de telles suggestions
(3) Pour transporter son conducteur sur une distance de 1 kilomètre, la bicyclette utilise 20 fois moins d'énergie que l'auto. Voir Knelman (7) pour les détails sur la façon dont ces données ont été obtenues.
(4) Voir à ce sujet le "Manifeste pour l'Implantation de Pistes Cyclables" par la Fédération Québécoise de cyclotourisme et Le Monde à bicyclette, reproduit dans le journal Le Jour, le jeudi 10 juin 1976.
(5) Voir Knelman (7) - page 39 et suivantes

l'an 2000, les économies réalisées dans le secteur des transports représenteraient une quantité d'énergie à peu près équivalente à la consommation actuelle d'énergie dans ce secteur.(1)

Parmi toutes ces recommandations, il importe d'abord de dégager celles qui vont dans le même sens que les recommandations déjà proposées au chapître 3, c'est-à-dire celles visant à protéger la qualité de notre environnement. En effet, les pressions en vue d'apporter telle ou telle modification au fonctionnement du système des transports risquent d'être beaucoup plus écoutées si elles proviennent à la fois de ceux que l'on pourrait appeler de façon générale "les défenseurs de l'environnement"(2) et de ceux qui veulent enrayer le gaspillage de l'énergie.(3)

Les recommandations communes seraient donc:

- réduire la congestion urbaine par l'interdiction de la circulation dans certains quartiers, par celle des autos particulières dans les centres-villes, par la multiplication des terrains de stationnement périurbains par l'augmentation du coût de stationnement en ville.

- réduire le besoin de transports en encourageant la marche et le cyclisme pour les distances inférieures à 5 kilomètres, grâce à la multiplication des pistes cyclables et des chemins piétonniers.

- encourager les banlieusards à se servir collectivement des autos, par le biais de taxes ou de péages et réduire la circulation de pointes par les mêmes moyens.

Parmi les facteurs appelés à jouer un rôle important dans l'évolution de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, le prix de l'essence n'est certainement pas à négliger.(4)

Le tableau 4.6 nous renseigne sur ce que serait la variation dans les taux de transport entre les années 1970 et 1990 si d'ici là, le prix du pétrole doublait puis, dans un second temps était multiplié par quatre. Les modes les plus touchés dans le transport des passagers seraient l'automobile et le transport aérien(avion).

---

(1) Voir Delisle (4) - page 17

(2) Cela peut comprendre à la fois, certains organismes gouvernementaux et divers groupes de pression, tels que la société pour vaincre la pollution (S.V.P.), le Conseil québécois de l'environnement, la Society to Overcome Pollution (S.T.O.P.), etc...

(3) A ce sujet, voir en outre Ministère des Richesses Naturelles (8) (9) et la section 4.3 du présent travail.

(4) Les rencontres fédérales-provinciales sur le sujet (ou plus exactement la fixation du prix du baril de pétrole, ce qui revient au même) sont là pour le démontrer. On sait à quel point le secteur des transports est dépendant de cette forme d'énergie.

TABLEAU 4.6

AUGMENTATION PROBABALE (%) DANS LES TAUX DE TRANSPORT SUITE A UNE AUGMENTATION DU PRIX DE L'ENERGIE

(Entre 1970 et 1990)*

	PRIX DU PETROLE	
TRANSPORT DES PASSAGERS	DOUBLE	QUADRUPLE
Automobile	11%	72%
Air	12%	33%
Rail	11%	21%
Autocar	5%	27%
TRANSPORT DES MARCHANDISES	DOUBLE	QUADRUPLE
Camion	5%	24%
Eau (intérieur)	6%	18%
Oléoduc	-	15%
Gazoduc	39%	54%
Rail	6%	11%
Cargo	5%	15%
Bateau-citerne	20%	60%

*On suppose qu'il ne se produira pas de changement dans l'efficacité.

SOURCE: Transport Canada (12)

4.3 La politique québécoise de l'énergie

La crise du pétrole, l'épuisement graduel des ressources et l'évolution exponentielle de la consommation d'énergie ont amené le Canada a mettre sur pied une politique de l'énergie. Le Québec, dans le contexte politique actuel, est fortement dépendant de la position canadienne sur cette question.

La politique québécoise de l'énergie, telle qu'exposée dans un document publié au printemps 1976 (1), aura certainement un impact sur le fonctionnement du système des transports.

"Le rythme de croissance de la consommation doit être diminué par une vigoureuse politique de conservation qui vise à éliminer le gaspillage et à rationaliser les usages de l'énergie". (2)

"La préoccupation de la conservation doit être au centre de la politique énergétique non seulement par la fixation d'un prix de découragement, mais par un ensemble de programmes d'incitations à l'économie d'énergie qui reste à élaborer". (3)

"Dans le secteur des transports, il y a un effort concentré à entreprendre pour valoriser au Québec même le transport maritime des marchandises sur le réseau hydrographique exceptionnel que le Québec possède. La concurrence entre le rail et le transport par camion doit également être reformulée sans qu'on néglige bien sûr l'examen de l'électrification des principales voies ferrées ou de la priorité du transport en commun ". (4)

Donc à venir jusqu'à maintenant, rien de bien bien concret, sauf peut-être ceci:

"Pour sa part, le Québec, jusqu'à maintenant, a fait un pas bien timide vers la taxation plus que proportionnelle des grosses voitures par rapport aux petites, il envisage des réductions sélectives des vitesses, et on s'est montré favorable aux transports en commun, par exemple". (5)

---

(1) Voir à ce sujet Ministère des Richesses Naturelles (9) mais aussi (8) où sont exposés les objectifs d'une telle politique
(2) Ministère des Richesses Naturelles (9) - page 86
(3) Ministère des Richesses Naturelles (9) - pages 89, 90
(4) Ministère des Richesses Naturelles (9) - page 91
(5) Ministère des Richesses Naturelles (9) - page 90

F2

La figure 4.2 représente une prévision de la répartition de la demande québécoise d'énergie en 1980 par secteur d'utilisation en fonction des formes d'énergie. Nous voyons donc immédiatement jusqu'à quel point le secteur des transports est dépendant du pétrole. D'autre part les objectifs de la politique de l'énergie sont évidemment axés en grande partie sur le pétrole, car le Québec est à toutes fins pratiques dépourvu de ressources en hydrocarbure et que le pétrole intervient pour 70 pour cent dans son bilan énergétique.

Le graphique 4.3 nous fournit des prévisions de la demande québécoise d'énergie 1965-1985 par secteur d'utilisation. Donc en gros, la part relative de chaque secteur devrait rester la même mais la consommation totale devrait s'accroître de façon exponentielle.

Donc, bien qu'on ne s'attend pas à manquer de pétrole (au moins d'ici l'an 2000), la situation ne sera plus jamais ce qu'elle était avant la "crise de l'énergie". André Marier, auteur du document de travail sur la politique québécoise de l'énergie, apporte quelques précisions à ce sujet.

"La situation pour le plus long terme est aussi difficile à apprécier selon les hypothèses que l'on formule pour la demande autant que pour l'offre d'énergie. On est en général d'accord pour admettre qu'au rythme actuel de la consommation, les réserves mondiales actuellement prouvées de pétrole aussi bien que de gaz sont suffisantes pour une trentaine d'années, plus ou moins". (1)

S'il faut en croire André Marier, des changements assez profonds des habitudes sociales au niveau des transports ne sont pas impossibles.

"Mais des modifications beaucoup plus fondamentales sont possibles si on se donne un horizon d'une trentaine d'années. Qui peut vraiment affirmer, par exemple, que le monde, secoué en profondeur par les notions de pollution, d'environnement, de qualité de la vie, n'aura pas évolué rapidement d'ici une dizaine ou une vingtaine d'années vers la "société de conservation" où l'énergie serait bien plus valorisée que dans la présente "société de consommation".

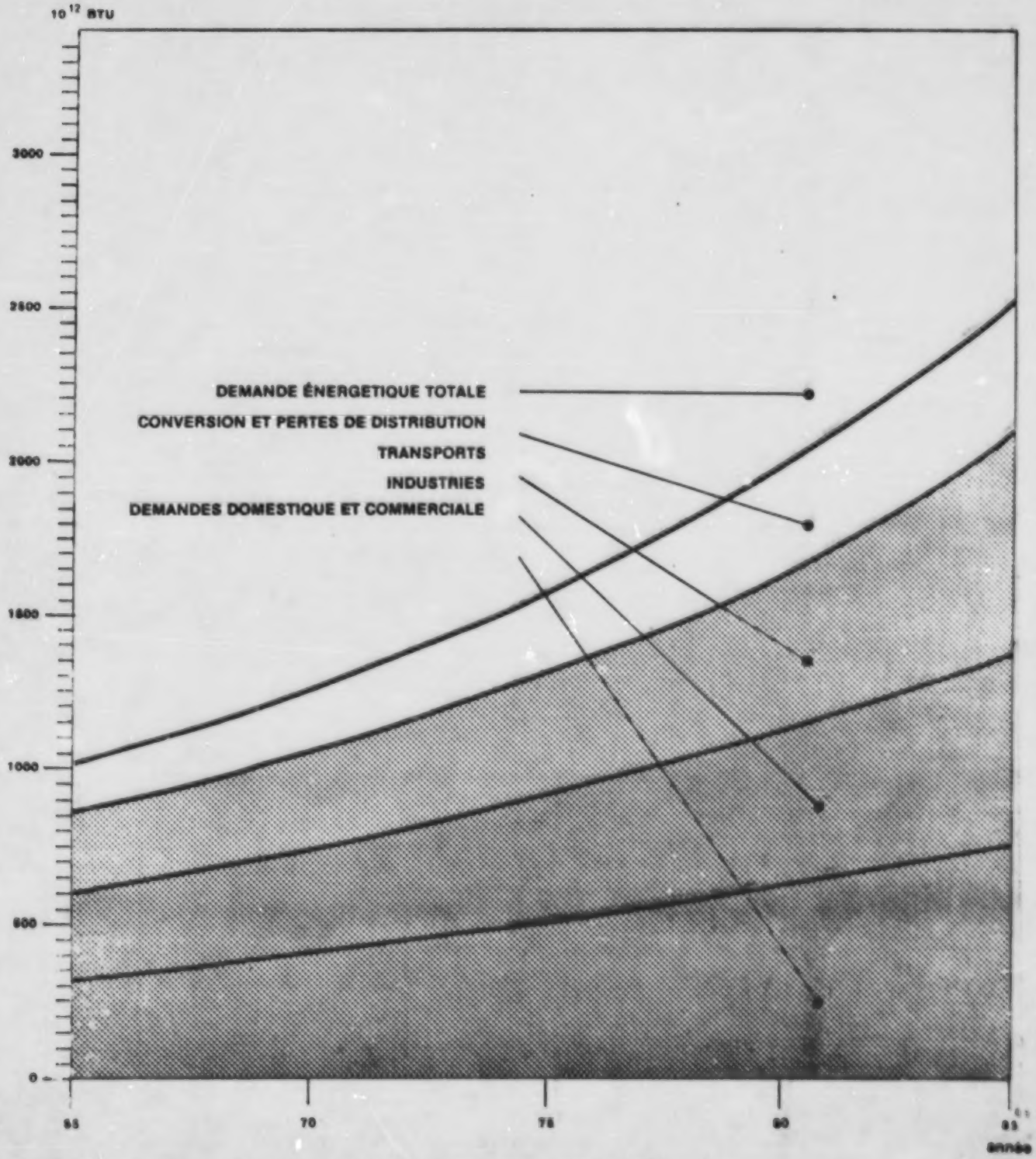
"Qui peut dire qu'en 1990 ou 2000, la propriété d'une voiture particulière à moteur à essence ne sera pas en pratique restreinte à ceux qui en ont un besoin vital ? La voiture électrique, ou la voiture à hydrogène, généralisée ? La substitution vers d'autres

---

(1) Ministère des Richesses Naturelles (9) - page 61 - d'après "Twentieth Century Petroleum Statistics". De Galyer and Mac Maughton, Dallas, U.S.A. Septembre 1975

GRAPHIQUE 4.3

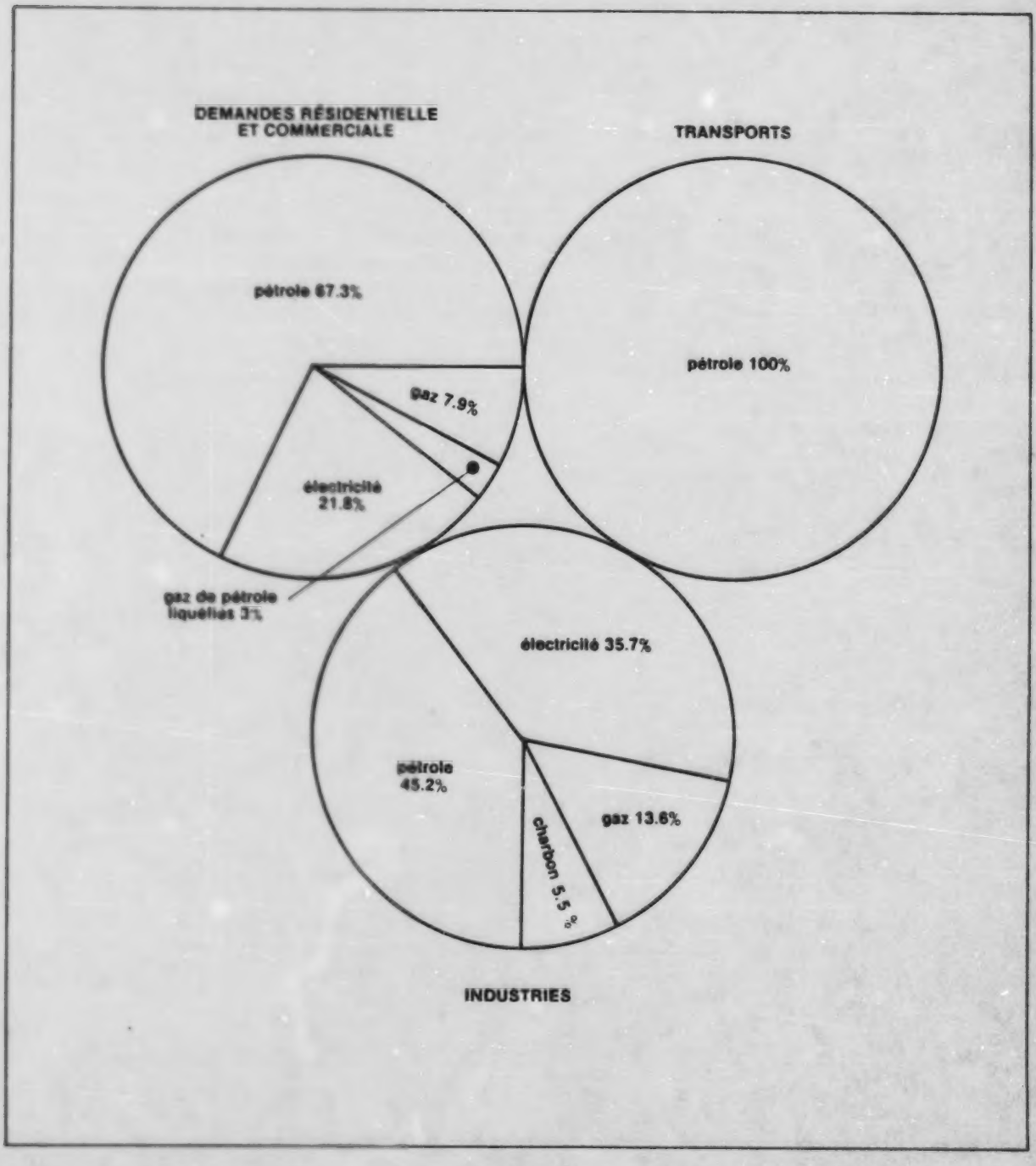
PREVISIONS DE LA DEMANDE QUEBECOISE D'ENERGIE 1965-1985 PAR SECTEUR D'UTILISATION



SOURCE: Ministère des Richesses Naturelles (8)

FIGURE 4.1

PREVISION DE LA REPARTITION DE LA DEMANDE QUEBECOISE D'ENERGIE EN 1980 PAR SECTEUR D'UTILISATION EN FONCTION DES FORMES D'ENERGIE



SOURCE: Ministère des Richesses Naturelles (8)

formes d'énergie est très vraisemblable".(1)

CONCLUSION

L'impact de la question énergétique sur le fonctionnement du système des transports va donc dépendre grandement de la situation politique internationale (pays de l'O.P.E.P., U.R.S.S., Chine et Canada), de la conjoncture énergétique au Québec (situation de très grande rareté ou d'abondance) et de l'évolution du prix des diverses formes d'énergie. Le système énergétique lui-même est bien sûr lié à un tas d'autres systèmes (écologique, politique, technologique, économique...) mais cela déborde le sujet de notre étude.

Il serait donc intéressant de retenir un certain nombre d'alternatives concernant l'évolution future (d'ici 1995) du système énergétique et de préciser dans chaque cas l'impact sur le fonctionnement du système des transports.(2)

---

(1) Ministère des Richesses Naturelles (9) - pages 61, 62.

(2) Les auteurs de (12) ont procédé un peu de cette façon mais dans un autre contexte (canadien). Leur approche est très intéressante mais leur étude a été faite dans un esprit assez différent du nôtre.

CHAPITRE 4

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) CARRIER, Roger E.: "Energy Conservation Through Urban Transportation Planning", Transportation Research, Vol. 9, 1975.

(2) CONSEIL DES SCIENCES DU CANADA: Les Options Energétiques du Canada, Rapport #23, Mars 1975.

(3) DAJANI, Jarie S.: "Energy, Urban Form and Transportation Policy", Transportation Research, Vol. 9.

(4) DELISLE, André: Ménagez vos Transports, Québec Science, Vol. 14, #9, Mai 1976.

(5) ENVIRONNEMENT CANADA: L'Energie et l'Environnement, Asit K. Biswas, Service de la Planification et des Finances, Etude #1.

(6) FULTON FELS, Margaret: "Comparative Energy Costs of Urban Transportation Systems", Transportation Research, Vol. 9.

(7) KNELMAN, F.H.: L'Economie d'Energie, Etude de Documentation pour le Conseil des Sciences du Canada, Juillet 1975.

(8) GOUVERNEMENT DU QUEBEC - MINISTERE DES RICHESSES NATURELLES: Les Objectifs d'une Politique Québécoise de l'Energie, Editeur Officiel du Québec, Québec 1972.

(9) MINISTERE DES RICHESSES NATURELLES: La Politique Québécoise de l'Energie, Document de Travail - Préliminaire, Evolution depuis 1972 et Orientations Possibles de 1976, par André Marier, 4 avril 1976.

(10) STENGER, Alan J.: "An Analysis of the Impact of the Energy Shortage on Business Logistics Systems, and the Implication for Freight Transport", Transportation Research, vol. 9, 1975.

(11) TRANSPORT CANADA: Rapport Provisoire sur le Transport des Passagers au Canada, Ottawa, Juin 1975.

(12) TRANSPORT CANADA: Revision to Alternative Environments for Canadian Transportation - 1980-2000, Septembre 1974.

CHAPITRE 4

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(13) N.D. LEA & ASSOCIATES LTD: Intercity Passengers Transportation Sector, Technology, Efficiency and Productivity, Rapport Final préparé pour le Centre de Développement des Transports, Oakville, Ottawa, Avril 1974.

(14) MINISTERE DES RICHESSES NATURELLES, DIRECTION GENERALE DE L'ENERGIE: Prévision de la Consommation Energétique à Long Terme au Québec, 1975-1990, J.R. Caron et Christian Delavelle, Québec 1974.

(15) A.D.: "Québec An 2000", Québec Science, Vol. 14, #8, Avril 1976.

(16) CANADIAN RESOURCERON LTD: The Impact of Energy Futures on the Canadian Transportation Sector, Octobre 1973.

CHAPITRE 5

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME

Dans ce chapitre, nous voulons préciser les liens qui existent entre les "décisions" prises au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et le fonctionnement du système des transports en général. Cet exercice devrait nous permettre de dégager quelques alternatives concernant l'aménagement futur du territoire québécois en milieu urbain et régional et leurs implications sur l'évolution probable du système des transports.

5.1 L'aménagement du territoire

Un simple coup d'oeil sur une carte du Québec nous permet de constater le rôle qu'à joué historiquement l'élément transport dans la répartition spatiale des activités humaines au pays.

Ce fait a d'ailleurs été souligné par les auteurs du rapport Castonguay:

"La technologie est un facteur important dans la localisation des entreprises et des particuliers. Comme on peut le constater en examinant les changements qui se sont produits dans le domaine du transport, elle est toujours en évolution. L'établissement des principaux centres, Montréal, Québec, Trois-Rivières, près des voies navigables s'explique à l'origine par le transport maritime. Vint plus tard le chemin de fer, qui permit une décentralisation des activités vers des villes de moindre importance, telles Sherbrooke, Drummondville et St-Hyacinthe. A cette époque, pour des raisons d'efficacité et d'économie, les entreprises et manufactures s'établissaient près des centres de distribution ferroviaire, soit principalement au centre des villes. La venue des véhicules routiers lourds permit plus tard au secteur manufacturier de relocaliser en périphérie, où il trouve à meilleur compte l'étendue de terrain nécessaire à la ligne de montage". (1)

Le peuplement du Québec s'est d'abord effectué le long du fleuve St-Laurent et de ses principaux affluents: la rivière des Outaouais, le Richelieu et la rivière Yamaska, le St-Maurice, les rivières Chaudières et St-François et, bien sûr, le Saguenay.

---

(1) Castonguay (4) - page 160

"En examinant la répartition des 120 agglomérations de plus de 500 habitants en 1870, on constate qu'une cinquantaine d'entre elles sont situées sur les rives du St-Laurent et environ 25 sur les rives des quatre grands affluents: Outaouais, Richelieu, St-François et Yamaska". (1)

On peut donc dire que la répartition actuelle de la population sur le territoire québécois était déjà dessinée à grands traits dès cette époque et que l'élément transport y a joué un rôle structural de premier plan. (2)

D'autre part, il est facile de constater que l'organisation du réseau de transport a subit par la suite l'effet en retour de ces premières décisions de localisation. Une bonne partie du réseau routier, des lignes aériennes, des chemins de fer, s'est dessinée en fonction de ces bassins de population qui se sont développés autour des quelques noyaux originaux. (3)

D'un autre côté, le désir d'exploiter certaines ressources minières, forestières ou hydroélectriques, a entraîné la construction de nouvelles routes ou lignes de chemin de fer qui ont pu jouer au 20ième siècle, un rôle analogue à celui qu'avait joué le réseau hydrographique aux 17ième, 18ième et 19ième siècles, mais dans un contexte assez différent puisqu'il existait un certain nombre de pôles de croissance bien en place (Montréal, Québec, Sherbrooke, etc..).

Il a fallu construire un réseau routier pour relier entre elles les villes de Rouyn-Noranda, Val d'Or, Amos.. en Abitibi et une route pour relier l'Abitibi au reste du Québec. Il a fallu également construire des routes afin de désenclaver les régions du Saguenay et du Lac St-Jean. Ces régions se sont développés au 19ième siècle grâce à l'exploitation de la ressource forêt. Bref l'ensemble des régions de ce qu'il est convenu d'appeler le "Québec des ressources" sont dans cette situation.

---

(1) Louis Trotier, "Genèse du réseau urbain du Québec", Recherches Sociographiques, IX, 1-2, 1968 - page 30

(2) D'autres facteurs ont également joué: comme le climat, la distribution des sols cultivables, la possibilité d'exploiter certaines ressources naturelles comme: la pêche, la forêt, les mines et plus récemment: les ressources hydroélectriques

(3) Cette région correspond à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le "Québec de base", elle comprend environ 4% du territoire québécois et regroupe 82% de la population. Elle comprend les parties densément peuplées des régions de Montréal, Outaouais, Trois-Rivières, Estrie et Québec

La Côte Nord et la Gaspésie pour le fer, le nickel, le titane et le cuivre, l'amiante des Cantons de l'Est, les pâtes et papiers de la Mauricie, les mines de l'Abitibi. On a construit des routes et des voies ferrées pour relier ces régions entre elles et les relier au "Québec de base".

Il est bien évident que cet "aménagement de territoire" du Québec tel qu'on le retrouve aujourd'hui n'est pas le fruit d'un schéma d'aménagement national ou tout au moins de politiques d'incitations en vue d'un aménagement rationel du territoire.

Cette répartition spatiale des activités sur le territoire québécois est le fruit des décisions de multiples agents économiques ou autres, la plupart du temps étrangers (à majorité américains ou anglo-canadiens) qui avaient certes beaucoup de soucis mais certainement pas celui de l'aménagement rationel de l'ensemble du territoire québécois.

Au Québec, il n'y a jamais eu de véritable politique ou plan d'aménagement du territoire national et des régions. Il y a eu, bien sûr, les travaux du B.A.E.Q. (1) (2), mais peut-on vraiment parler de plan d'aménagement ?

"A l'aube de 1975, il est très difficile de qualifier de plan d'aménagement, les divers programmes de l'Etat, administré dans le territoire d'une façon décousue, désorientée, sans référence à un cadre d'aménagement plus vaste, et souvent mal ajustée aux ressources physiques et humaines disponibles". (3)

En 1972, le ministère des affaires municipales publiait son "avant-projet de loi de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire", en vertu duquel "une commission interministérielle de l'Aménagement du territoire est instituée au sein de l'Office de planification et de développement du Québec (O.P.D.Q.) dont le rôle est d'amener les municipalités à s'asseoir de façon à coordonner toutes leurs actions qui ont des incidences sur l'utilisation du territoire et des ressources".

---

(1) Le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec. Cet organisme était une corporation à buts non lucratifs, chargé d'établir un plan d'aménagement avec la participation de la population concernée, afin d'assurer la revalorisation de l'économie régionale

(2) Voir: Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, Plan de developpement, 10 cahiers et un atlas, Mont-Joli, juin 1966

(3) Clermont Dugas (8), L'Est du Québec à l'heure du développement régional. Cahiers de l'Université du Québec à Rimouski, 1974.

"L'office voit ensuite à la préparation de schémas d'aménagement pour chacune des régions administratives du Québec, schémas qui doivent comprendre entre autres les grandes vocations et les directives générales d'affectation du sol", mais, comme nous le fait remarquer Delisle:

"Toutefois, pour différentes raisons (1), ce projet de loi dort encore sur les tablettes gouvernementales". (2)

Il sera donc important pour nous de déceler les changements qui risquent de se produire au niveau de l'approche concernant la question de l'aménagement du territoire et de la volonté politique (3) de procéder au zonage intégré de l'ensemble du territoire québécois. L'impact sur le fonctionnement du système des transports dépendra fortement de la façon dont cette question, qui est surtout politique, sera réglé (4)

Le fonctionnement du système des transports en milieu régional engendre un certain nombre de conflits ou de tensions qui ont pour effet de rendre encore plus urgente une politique d'aménagement rationnel du territoire québécois.

Le gouvernement fédéral a exproprié 350 km carrés des plus belles terres agricoles du Québec pour la construction de l'aéroport de Mirabel.

Les sols à vocation agricole au Québec ne dépassent pas 3.2% de la superficie du pays et ces derniers sont progressivement soustrait à leur vocation agricole..

---

(1) Dans (1), Jacques Benjamin nous expose quelques-unes de ces raisons

(2) Delisle (7) - page 17

(3) A ce sujet, voir: L'ordre des agronomes du Québec et l'ordre des ingénieurs forestiers du Québec, Le zonage intégré du territoire québécois: une urgence (vers une méthodologie du zonage régional) - mai 1975

(4) Cette question a reçue beaucoup d'attention de la part de Jacques Benjamin dans (1)

(5) Voir à ce sujet le très bon article de Claude Greffard (12), l'article d'André Delisle (7), le livre de Réjane Charles (5), le livre de Jacques Benjamin (1) et le texte de Laurent Gratton, "Etalement de Montréal dans la plaine agricole environnante" publié en annexe au Rapport du groupe de travail sur le sous-système urbain et régional

Or, selon Delisle,(1) en moins de 20 ans, la production alimentaire au Québec est tombée de 60 à 40%. Le Québec doit maintenant compter, pour son alimentation, sur l'importation de 60% de ses aliments. De là une dépendance grandissante vis-à-vis des autres pays dont le Canada alors que le Québec pourrait s'autosuffire à plus de 90%.

La construction de l'autoroute 20 entre Montréal et Québec, a nécessité 100 kilomètres carrés de bonnes terres agricoles.

Les statistiques agricoles prouvent qu'il faut en moyenne près d'un hectare (0,01 km carré) pour nourrir un habitant. Les terres agricoles avalées par l'autoroute 20 et l'aéroport de Mirabel pourraient donc ensemble nourrir une population de 45,000 personnes.

La question du gaspillage effréné de notre sol arable au Québec est un problème de taille dont l'urgence a maintes et maintes fois été soulignée auprès des autorités gouvernementales.(2)

Parmi les propositions qui ont été mises de l'avant pour l'aménagement du territoire national, on retrouve entre autres:

"Nous proposons donc que l'extension de la zone métropolitaine de Montréal soit restreinte dans un premier temps à ces limites actuelles".(3)

"En dehors de Sherbrooke et de Trois-Rivières, une politique d'aménagement du territoire qui cherche à réaliser un meilleur équilibre interrégional tout en voulant maximiser le développement économique, doit nécessairement prendre en compte les trois autres agglomérations du Québec qui comptent plus de 100,000 habitants et polarisent chacune une région administrative: Québec, Hull et la conurbation du Haut-Saguenay".(4)

---

(1) Delisle (7) - page 11

(2) Nous pensons entre autre aux multiples tentatives de la part de l'Union des producteurs agricoles (U.P.A.) en vue d'obliger le gouvernement à légiférer dans ce sens.

(3) Voir: Les deux Québec: la base et les régions ressources. Office de planification et de développement du Québec (O.P.D.Q.) reproduit dans 21. Ce texte a initialement été présenté dans le rapport intitulé "Les orientations du développement du Québec: l'aménagement du territoire et le développement économique". Québec, O.P.D.Q. - mai 1973 - et également reproduit dans Le Jour, mars 28, 29, 1974.

(4) et (21) - iden (18)

"Toutefois, Québec jouit de facteurs de localisation industrielle que ne possèdent ni Sherbrooke, ni Trois-Rivières en matière de facilités portuaires accessibles à des navires de fort tonnage. Aussi, plutôt que de mettre d'une manière générale la capitale en concurrence avec Sherbrooke et Trois-Rivières pour la localisation d'activités manufacturières nouvelles, nous proposons que l'on encourage surtout d'une façon spéciale la localisation à Québec des activités qui sont liés étroitement à ces avantages particuliers". (1)

En conclusion, que ce soit à cause des sols agricoles, de la forêt ou de l'eau, une répartition rationnelle de l'ensemble des activités industrielles, commerciales, résidentielles ou récréatives, s'impose.

---

(1) Tremblay (21)

5.2 Aménagement du territoire en milieu urbain

Dans la section précédente, nous avons discuté brièvement de l'aménagement du territoire au niveau national et régional. Nous allons maintenant établir quelques liens entre le système des transports et l'aménagement du territoire en milieu urbain.

Le 15 novembre 1972, le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal forme une commission spéciale chargée de tenir une audience publique relative à l'adoption d'un schéma d'aménagement du territoire de la Communauté. Ce schéma d'aménagement devait être conforme à la ligne directrice établie dans la loi créant la communauté urbaine de Montréal. (1)

"La communauté doit, par règlement, dans l'entrée en vigueur de la présente loi, établir un schéma d'aménagement de son territoire comprenant:

1.- les affectations du sol et les densités approximatives d'occupation;

2.- le tracé approximatif des principales voies de circulation;

3.- la nature et l'emplacement approximatif des équipement urbains;

4.- la nature, l'emplacement et le tracé approximatif des services d'utilité publique". (2)

En abordant la question des transports, les membres de la commission rappellent d'abord que la communauté urbaine est loin de détenir un rôle de premier plan dans ce domaine. (3) Puisque l'organisation

---

(1) L.Q. 1969 - chapitre 84, article 164

(2) Voir C.U.M. (6), p. 15. Ce document est très bien fait et nous y puisons largement pour la rédaction d'une bonne partie de cette section.

(3) Voir à ce sujet C.U.M. (6) - chapitre 5. Léveillé et Lord (2) - section 2.1. Voir également Guy Lord et David Chénard - "Les structures politiques et administratives des municipalités au Québec (rapport Castonguay). "Dans le cas de la ville de Montréal, par exemple, c'est le service d'habitation et d'urbanisme qui est responsable de l'élaboration, la planification, la coordination et l'exécution des politiques de la ville en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'habitation".

des transports interurbains relèvent actuellement du gouvernement du Québec ou de celui d'Ottawa. Ces derniers jouent donc un rôle de premier plan au niveau de l'aménagement du territoire.

"Les voies ferrées qui parcourent une agglomération, les autoroutes qui la traversent marquent profondément et irrévocablement sa physionomie et commandent directement la localisation des activités industrielles et, parallèlement, celles des quartiers d'habitation.

Enfin, le contact des transports interurbains avec l'agglomération implique des installations terminales et des points de transbordements, qui s'animent d'activités économiques et deviennent des lieux d'emploi dont l'impact, sur la circulation urbaine, s'avère souvent considérable". (1)

Examinons maintenant, parmi les "propositions pour l'aménagement du territoire" mises de l'avant par ce comité, celles qui si rattachent plus spécifiquement au système des transports. (2)

- Promouvoir un mode de transport en commun rapide entre le nouvel aéroport international de Mirabel et la métropole. (3)

- Concilier les impératifs de transports maritimes avec la levée de certains interdits. (4)

- Résister à la tentation d'amplifier le réseau autoroutier. Ce dernier devrait être complété d'ici 1980, il s'étendra sur quelque 100 milles.

- Sévir contre l'abus de l'automobile en milieu urbain. (5)

- Intégrer graduellement tous les modes de transports en un réseau unifié.

---

(1) C.U.M. (6) - page 71

(2) Ces propositions ont seulement un caractère indicatif puisque le zonage et l'aménagement du territoire relève de chacune des municipalités de la Communauté.

(3) Pour une étude détaillée sur ce sujet, voir Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM - Ministère des Transports - Québec 1974

(4) "Le Port de Montréal constitue une enclave sur le territoire de la communauté. Il échappe, juridiquement à son contrôle et à l'obligation d'inscrire son action dans un cadre donné" - C.U.M. (6) - page 118

(5) Voir à ce sujet: Dossier; les autos passent avant les hommes - Québec-Presse - 30 avril 1972 - pages 19-22

- Réaliser, par ordre de priorité, les prolongements aux lignes existantes (de métro).

"Le métro est, de loin, le mode de transport le mieux indiqué en milieu fortement urbanisé. Il demeure un facteur déterminant de développement et de polarisation." (1)

- Maintenir et améliorer le service des lignes existantes (des trains de banlieue). (2)

- Intégrer éventuellement les lignes existantes (du train de banlieue) au réseau du métro.

- Etablir un réseau des principales voies de circulation.

- Réserver pour l'avenir les corridors nécessaires à cette fin.

La carte 5.1 illustre le réseau actuel, en cours de prolongement, et proposé, du métro sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal. (3)

Comme vous avez pu le constater, les propositions mises de l'avant dans ce document (4) sont très générales (5); elles ne semblent pas faire suffisamment le lien entre les principaux éléments de l'écosystème urbain.

---

(1) Dugas (8) - page 118
(2) "Le train de banlieue est tout indiqué pour desservir des régions de plus faibles densités que celles qu'atteindra le métro. Il demeure un mode de transport important" - C.U.M (6) - page 118.
(3) Une décision récente (juin 1976) du ministère des transports (du Québec évidemment) a imposé un moratoire sur la majorité des prolongements proposés.
(4) C'est-à-dire C.U.M. (6)
(5) Dans son avant-propos à ce document, Lawrence Hanigan, président du comité exécutif de la communauté urbaine de Montréal, reconnaît ce fait.

Le lien entre l'aménagement du territoire urbain et le système des transports doit être précisé davantage si nous voulons comprendre un peu mieux l'évolution de ce dernier.

- La ville dans le garde-manger (1)

"En 1956, la ville de Montréal et sa banlieue comptaient environ 1,800,000 habitants, groupés dans un rayon de 12 kilomètres autour du centre-ville. Huit ans plus tard, en 1964, la population de cette agglomération urbaine atteingnait les 2,000 000 et s'étendait jusqu'à près de 30 kilomètres du centre. On prévoit qu'en 1976, la population de la métropole atteindra 2,35[illegible].00 personnes dans un rayon de plus de 40 kilomètres, s'accaparant une bonne partie des zones agricoles avoisinantes" (2)

Ce phénomène de développement accéléré des banlieues n'est pas causé exclusivement par le fonctionnement du système des transports en milieu urbain mais c'est certainement l'une des causes principales. (3) (4)

"L'écoulement et l'étalement de l'entité urbaine sont évidemment étroitement liés au transport et au trafic". (5)

"Dans les villes du néotechnique les problèmes d'accessibilité sont au coeur de tous les facteurs de localisation. Le transport est de ce fait même à la base de l'utilisation du sol et des modes de vie (6) au sein des espaces urbains et périurbains. D'une part, le réseau de transport et de circulation est le squelette de la région urbaine, à partir duquel s'organise la vie matérielle, à partir duquel fonctionne cette véritable machine à produire et à consommer qu'est la ville...." (7)

---

(1) Je reprends ici le titre d'un article de Claude Greffard, directeur du centre de recherche en aménagement régional de l'Université de Sherbrooke, paru dans la revue Québec Science du mois de décembre 1974 - voir Greffard (12)

(2) Greffard (12) - page 35

(3) Les politiques de la S.C.H.L. (Société Centrale d'Hypothèque et de Logements) entre autres, ont grandement favorisé cet étalement. Voir Castonguay (4) - chapitre 8 - première partie où sont exposés les politiques de la S.C.H.L.

(4) Voir en outre à ce sujet, la consommation d'espace, les incidences de la révolution des transports et de la libre compétition pour le sol dans Jean-Bernard Racine. "L'évolution récente du phénomène périurbain nord-américain" (18)

(5) Racine (18) - page 49

(6) Le lien entre le transport et les modes de vie en milieu urbain sera traité au chapitre 6 de la présente étude

(7) Racine 18 - page 49

"Or les transformations rapides dans le domaine de la technologie du transport et des routes qui marque si évidemment notre époque néotechnique, ont complètement transformé toutes les conditions et toutes les significations de l'accessibilité et de la revitalisation de l'espace, et par là, la forme et la structure des cités". (1)

En conclusion, la banlieue, telle que nous la connaissons, ne saurait exister sans l'automobile; elle est vraiment la créature de cette dernière.

L'aménagement du territoire en banlieue est essentiellement conçu en fonction de l'automobile; l'apparition des centres d'achats en est certes le plus bel exemple.

Dans un tel contexte, tout système de transport en commun est condamné à l'avance à ne pas faire ses frais, peu importe l'organisation du réseau ou la compétence des administrateurs.

La partie ancienne de la ville se voit elle-même restructurée par tout un lacis d'autoroutes, de voies surélevées, etc.

- Le système des transports et la croissance urbaine

De nombreuses études ont souligné les liens qui existent entre le système de transport et la croissance urbaine. (2) (3)

L'aménagement futur du territoire urbain (ou périurbain) sera donc fortement lié à l'évolution du système des transports; c'est-à-dire, choix des modes, organisation des réseaux, tracé des artères principales, techniques retenues, croissance du flux de marchandises et organisation des réseaux de distribution et de cueillette, croissance du parc de l'ensemble des véhicules automobiles, etc..

---

(1) Racine (18) - page 49
(2) L'expression "croissance urbaine" doit être comprise ici dans un sens plus large que la seule croissance économique
(3) Voir à ce sujet l'introduction de Gabbour et Desrosiers (10)

Iskandar Gabbour et François Desrosiers (1) nous résument très bien les liens qui existent entre les transports et la croissance urbaine:

"C'est d'ailleurs à juste titre que le rôle des transports est considéré comme déterminant dans le processus de croissance urbaine, puisque la structure des réseaux de transport est en grande partie responsable de la dimension de la ville, de l'orientation générale de son développement et de la distribution spatiale de ses activités. Bien entendu, le caractère essentiellement dynamique de la croissance urbaine fait qu'il existe une interaction constante (feed-back positif) entre d'une part la croissance démographique autonome de la ville, qui est à l'origine de l'augmentation de l'activité économique et de la demande de transport, et d'autre part l'amélioration des modes et des techniques de transports, qui constitue par l'accessibilité accrue qui en découle, un moteur au développement et à la modification du tissu urbain". (2)

Gabbour et Desrosiers se sont intéressés à la répartition future des activités dans la région métropolitaine de Montréal. (3)

Dans ce but, ils ont utilisé les résultats de l'enquête "origine-destination" (O-D) réalisée en 1972 par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (C.T.C.U.M.) et l'adaptation de cette enquête faite par le S.A.T.R.A. (4)

Nous présentons ici brièvement les résultats de leur travail au moyen d'une série de cartes. (5)

La carte 5.2 nous montre les déplacements des centres d'emploi de 1971 à 1986.

Nous remarquons donc des pertes du centre-ville de Montréal aux dépends du nord-ouest.

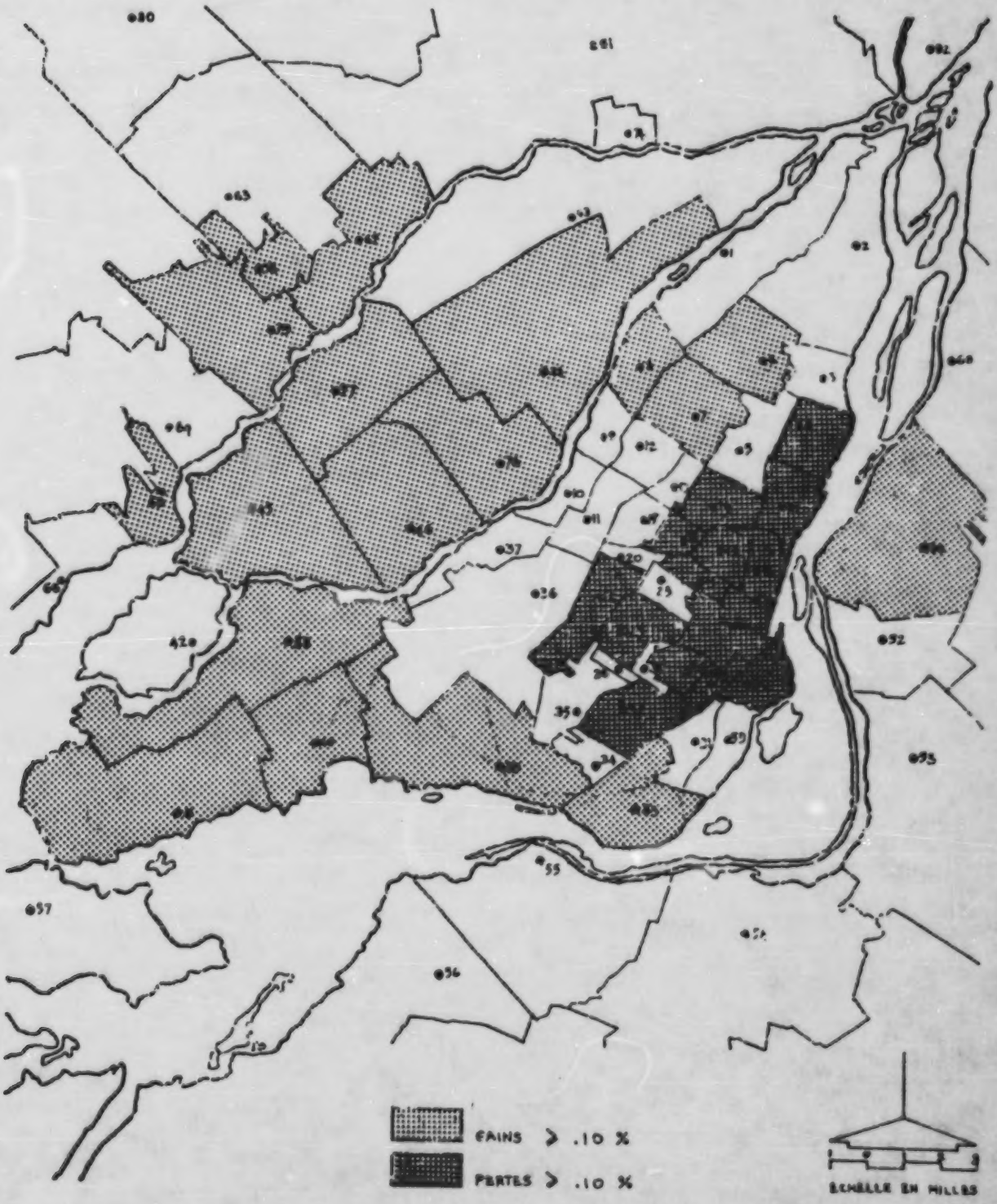
La carte 5.3 nous montre les déplacements des centres d'enseignement de 1971 à 1986.

---

(1) Respectivement rattachés à l'Institut d'urbanisme de la Faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal et à l'O.P.D.Q.
(2) Gabbour et Desrosiers (10) - page 4
(3) Voir à ce sujet Gabbour et Desrosiers (10)
(4) C'est le service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire
(5) Pour plus de renseignements concernant la façon dont les auteurs arrivent à ces résultats, voir Gabbour et Desrosiers (10)

CARTE 5.2

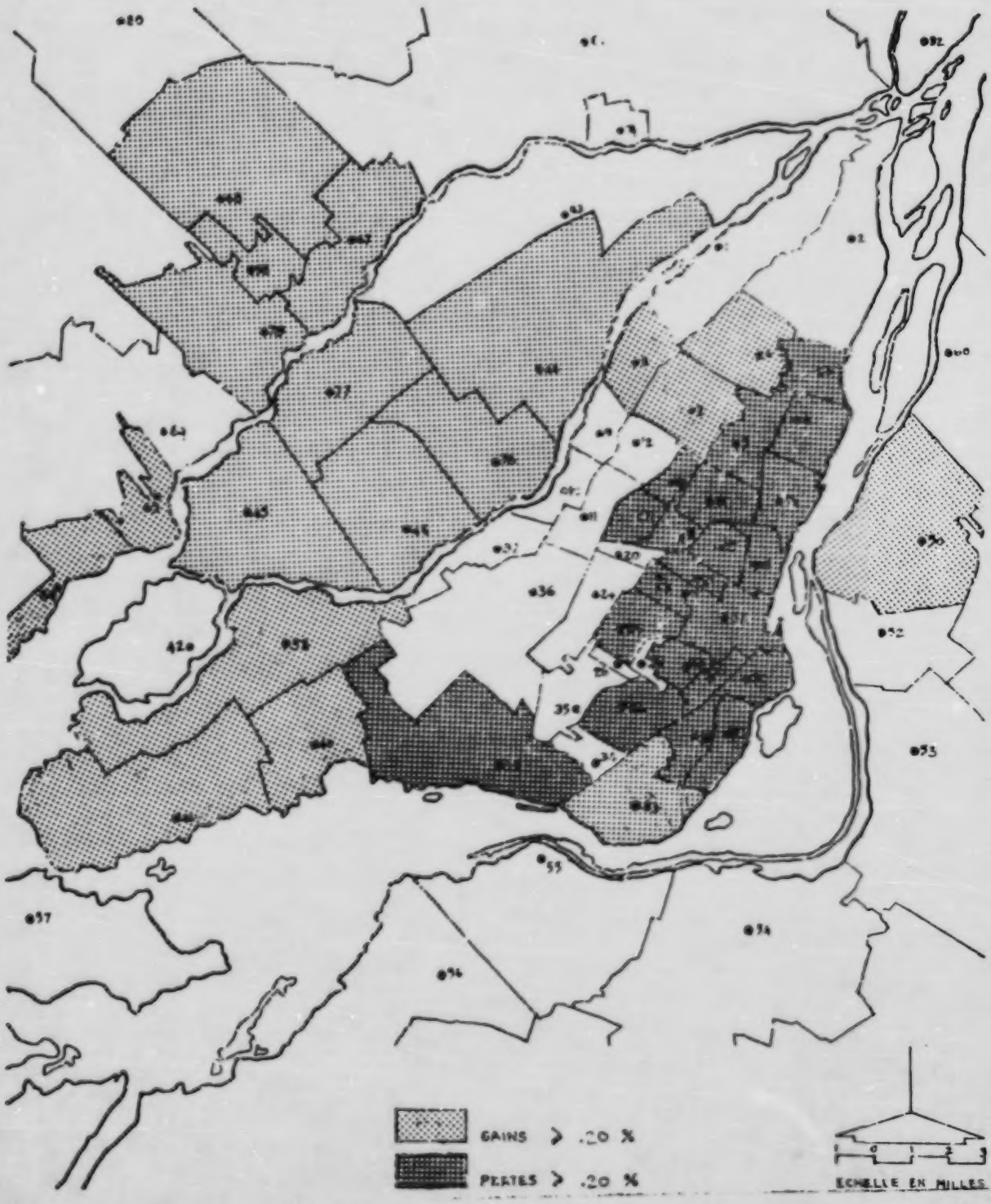
DEPLACEMENTS DES CENTRES D'EMPLOI - 1971-1986



SOURCE: Gabbour et Desrosiers (10)

CARTE 5.3

DEPLACEMENTS DES CENTRES D'ENSEIGNEMENT - 1971-1986



SOURCE: Gabbour et Desrosiers (10)

La carte 5.4 représente les déplacements des activités tertiaires de 1971 à 1986.

La carte 5.5 nous fait voir les déplacements des centres résidentiels de 1971 à 1986.

La carte 5.6 à son tour, condense l'information contenu dans les cartes précédentes et nous révèle les tendances dans l'orientation générale du développement à Montréal.

5.3 L'urbanisme*

Nous ferons d'abord le lien entre le développement spatial de la ville et le mode de transport urbain dominant. (1) Il existe en gros deux modèles de développement urbain:

5.3.1- La ville conditionnée par l'usage intensif de l'automobile.

Ce modèle correspond principalement aux grandes villes nord-américaines. Ses principales caractéristiques sont:

- absence de centre urbain (2)
- habitat individuel généralisé
- activités dispersées
- très grande consommation d'espace.(3)

Un tel modèle d'urbanisation est strictement impropre à toute desserte par transport public. (4)

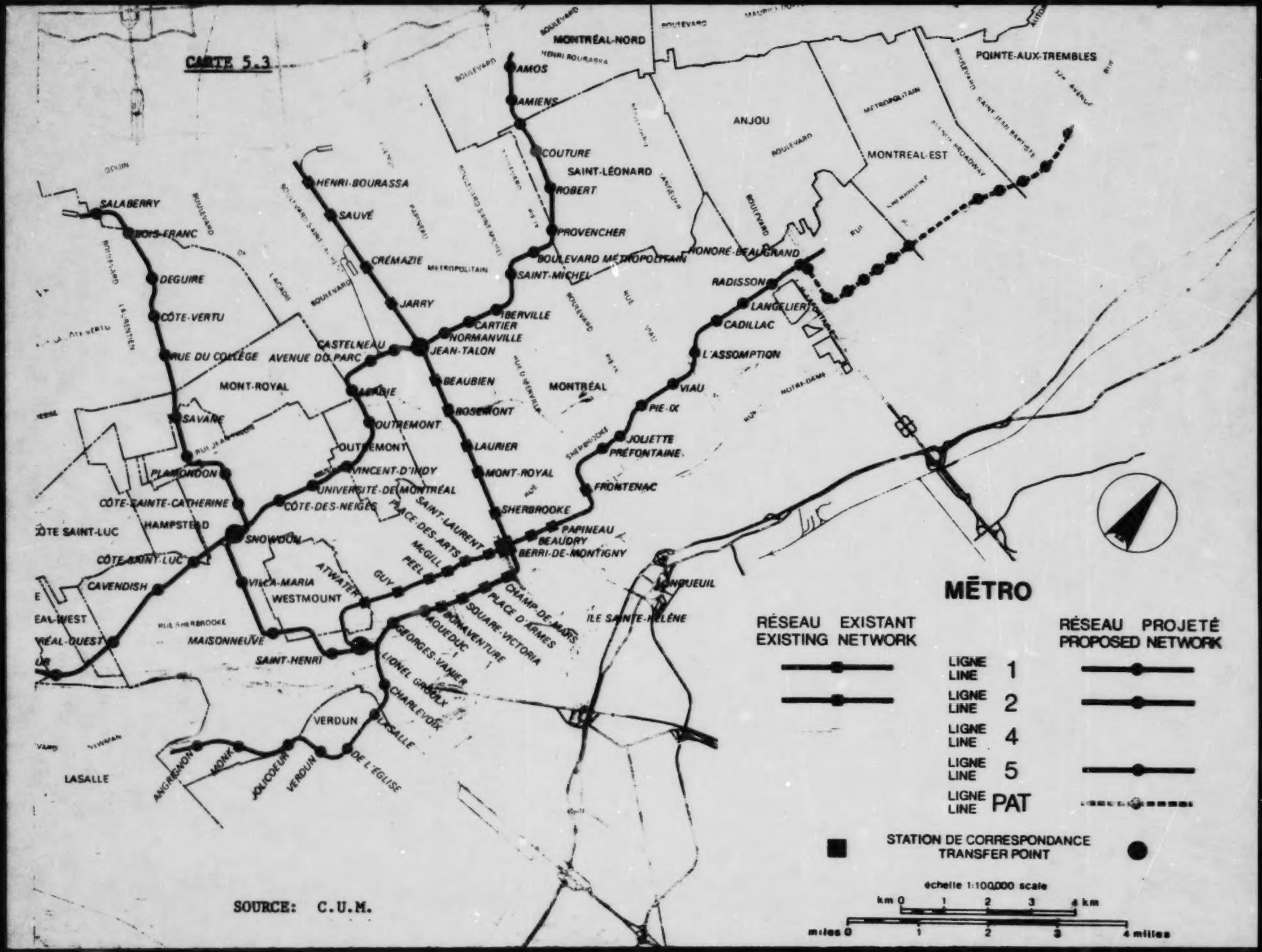
---

* D'après le petit Robert, l'urbanisme est l'étude systématique des méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes. "Le plan directeur "d'urbanisme" se veut un outil pour les villes en vue de guider et d'orienter l'aménagement de leur territoire. Il s'agit d'un ensemble de principes qui sont dégagés à partir d'études physiques, économiques, démographiques, sociales, en vue d'une organisation rationnelle de l'espace. A ce sujet on peut dire que la pratique des urbanistes au Québec à été considérablement influencée par les travaux américains" (13) - page 25

(1) Cette question est assez bien traitée dans Bigey et Schnider (3) - chapitre 4 - et nous y avons puisé l'essentiel de nos commentaires à ce sujet

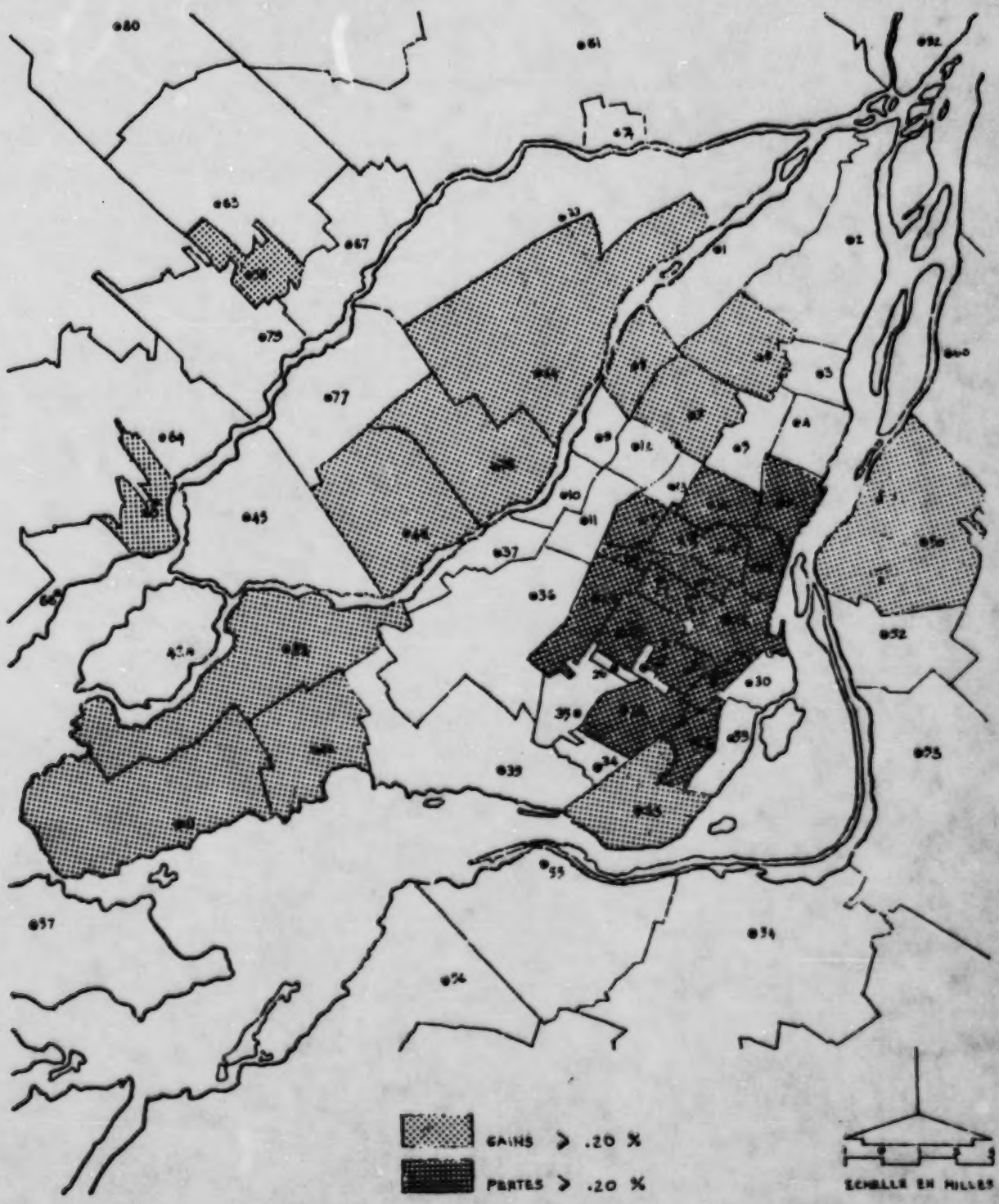
(2) La thèse développée par Gabbour et Desrosiers dans (10) au sujet de la région métropolitaine de Montréal, est justement celle de l'éclatement progressif du centre-ville et le développement de plusieurs sous-centres

(3) "alors que dans une zone urbaine bien planifiée, les urbanistes proposent une moyenne spatiale de 43 hectares (0.43 km carré) par mille habitants, Montréal peut s'accorder 150 hectares et


CARTE 5.3
MONTRÉAL-NORD
POINTE-AUX-TREMBLES
AMOS
AMIENS
COUTURE
SAINT-LÉONARD
ROBERT
ANJOU
MONTREAL-EST
HENRI-BOURASSA
SAUVÉ
PROVENCHER
SALABERRY
CRÉMAZIE
BOULEVARD MÉTROPOLITAIN
HONORÉ-BEAUGRAND
DEGUIRE
SAINT-MICHEL
RADISSON
JARRY
CÔTE-VERTU
IBERVILLE
LANGELIER
CADILLAC
CARTIER
NORMANVILLE
CASTELNEAU
JEAN-TALON
L'ASSOMPTION
RUE DU COLLÈGE
AVENUE DU PARC
BEAUBIEN
MONTRÉAL
VIAU
MONT-ROYAL
PIE-IX
SAVARD
ROSEMONT
OUTREMONT
LAURIER
JOLIETTE
PRÉFONTAINE
PLAMONDON
MONT-ROYAL
FRONTENAC
CÔTE-SAINTE-CATHERINE
UNIVERSITÉ-DE-MONTRÉAL
CÔTE-DES-NEIGES
SHERBROOKE
CÔTE SAINT-LUC
HAMPSTEAD
SNOWDON
PLACE-DES-ARTS
SAINT-LAURENT
PAPINEAU
BEAUDRY
BERRI-DE-MONTIGNY
CÔTE-SAINT-LUC
McGILL
PEEL
CHAMP-DE-MARS
CAVENDISH
VILLA-MARIA
ATWATER
GUY
PLACE D'ARMES
LONGUEUIL
WESTMOUNT
SQUARE-VICTORIA
ÎLE SAINTE-HÉLÈNE
MAISONNEUVE
BONAVENTURE
AQUEDUC
GEORGES-VANIER
SAINT-HENRI
LIONEL GROULX
CHARLEVOIX
VERDUN
LASALLE
MONK
JOLICOEUR
VERDUN
DE L'ÉGLISE
ANGRIGNON
LASALLE
SOURCE: C.U.M.
MÉTRO
RÉSEAU EXISTANT
EXISTING NETWORK
RÉSEAU PROJETÉ
PROPOSED NETWORK
LIGNE 1
LIGNE 2
LIGNE 4
LIGNE 5
LIGNE PAT
STATION DE CORRESPONDANCE
TRANSFER POINT
échelle 1:100,000 scale
km 0 1 2 3 4 km
miles 0 1 2 3 4 miles

CARTE 5.4

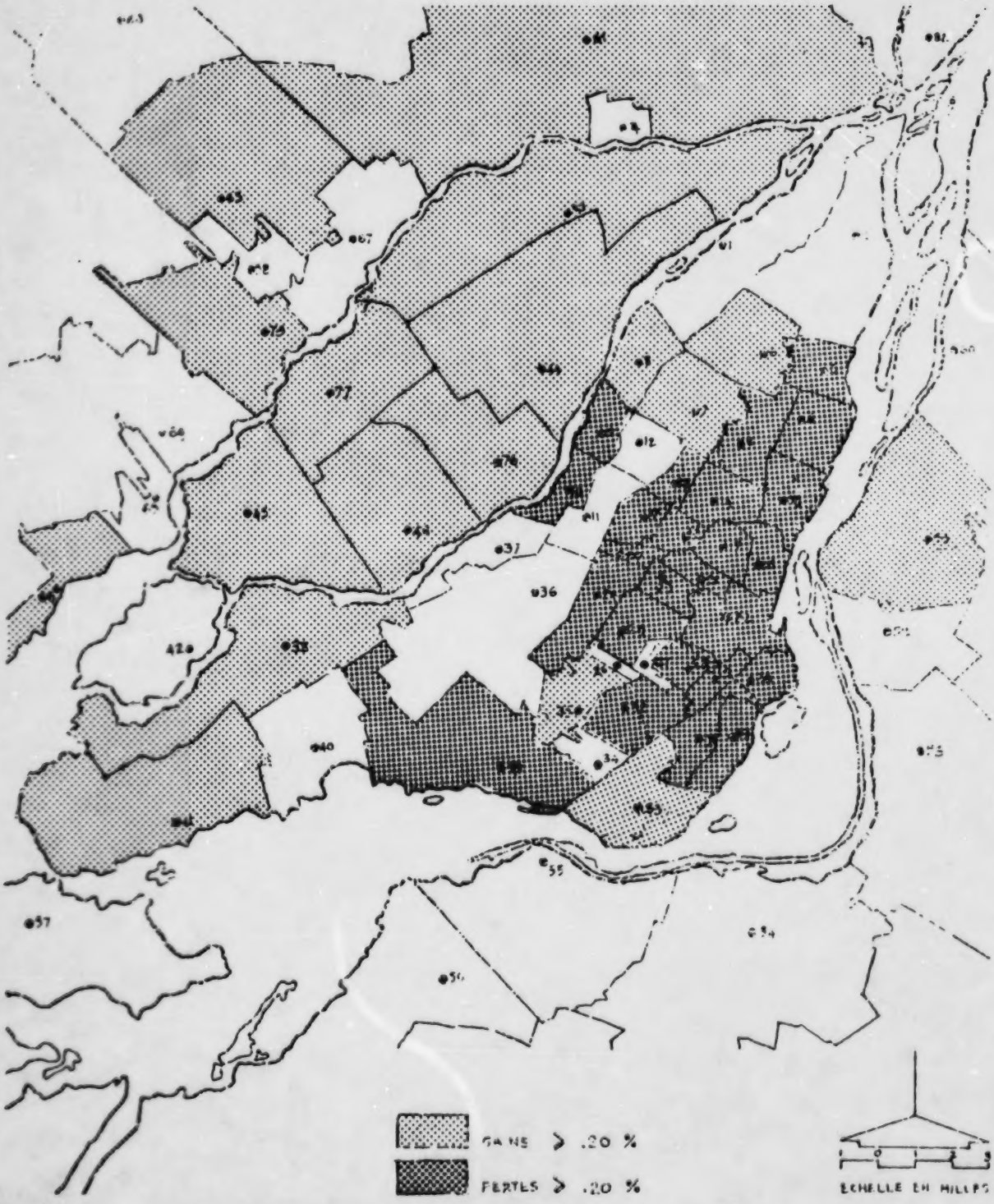
DEPLACEMENTS DES ACTIVITES TERTIAIRES - 1971-1986



SOURCE: Gabbour et Desrosiers (10)

CARTE 5.5

DEPLACEMENTS DES CENTRES RESIDENTIELS - 1971-1986

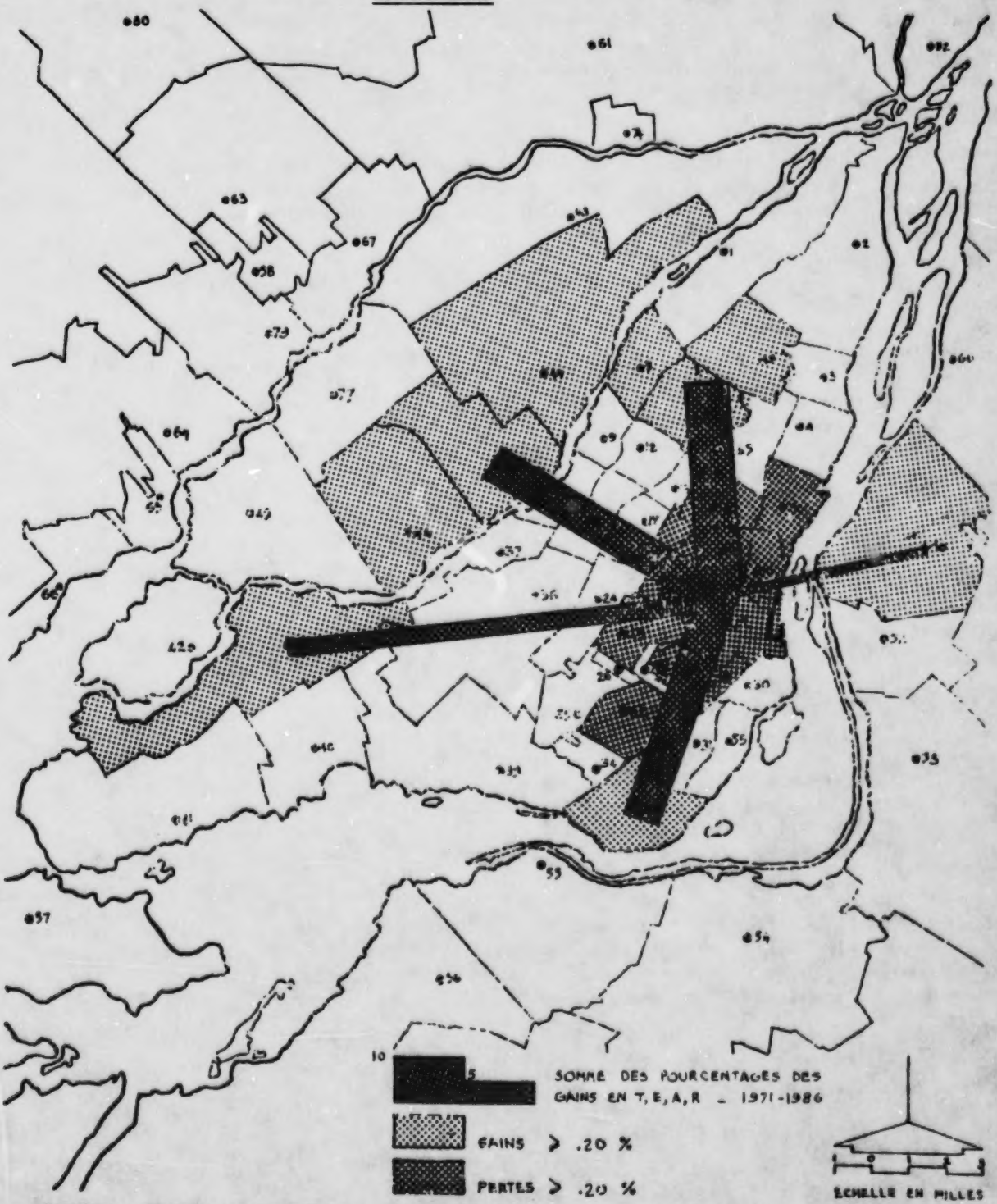


SOURCE: Gabbour et Desrosiers (10)

CARTE 5.6

LES TENDANCES DANS L'ORIENTATION GENERALE DU DEVELOPPEMENT A MONTREAL

1971 - 1986



SOURCE: Gabbour et Desrosiers (10)

"La décentralisation systématique des habitants et des lieux de travail exige un taux de motorisation très élevé. Elle condamne les transports publics à dépérir et, à la limite, à disparaître". (1)

Il semble que depuis la seconde guerre mondiale, Montréal ait peu à peu évolué dans ce sens. On a en effet assisté à une baisse continuelle de l'utilisation des transports en commun occasionnée et causée en grande partie par l'augmentation du taux de possession d'automobiles.

Le graphique 5.1 illustre ce phénomène. On y retrouve l'évolution du nombre de véhicules-moteurs, de l'achalandage C.T.C.U.M. et l'évolution de la population sur le territoire desservi par la C.T.C.U.M.

On a également assisté à l'étalement progressif de Montréal dans la plaine environnante. (2)

Dans un tel contexte, l'automobile n'est plus un choix, elle devient presque une nécessité abosolue.

---

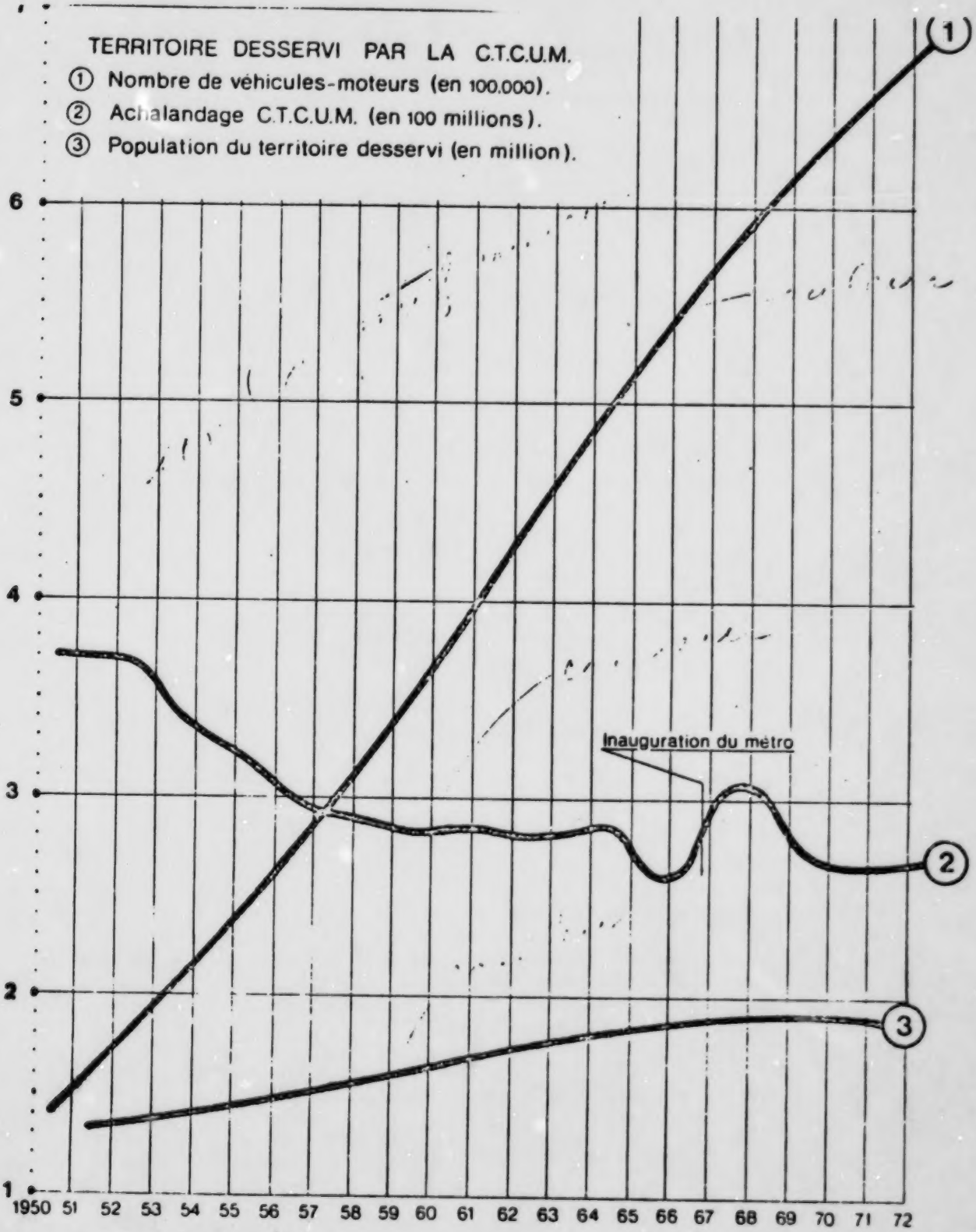
(3) suite
Québec 400 hectares par mille habitants" - Delisle (7) - page 11
Voir également "Service d'urbanisme de la ville de Montréal - La vague d'expansion urbaine" bulletin no. 1, 1964. Voir en plus (12) - page 35 - la section intitulée "Un gaspillage d'espace".

(4) Au cours de l'entretien que nous avons eu avec lui à Québec, M. Yvan Beauregard*, qui possède une vaste expérience sur le fonctionnement des systèmes de transport en commun (il a eu l'occasion de participer à la mise sur pied du réseau de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal) des difficultés rencontrées dans l'organisation du réseau de transport en commun dans une ville qui a été dessinée en fonction de l'automobile exclusivement. Il suffit de jeter un coup d'oeil rapide sur le tracé des rues à Laval ou sur la Rive Sud de Montréal pour s'en convaincre.
*Il est maintenant Chef du service des programmes, Direction générale des systèmes de transport, Ministère des Transports, Gouvernement du Québec.

(1) Conférence Européenne des Ministres des Transports (16) - page 12
(2) Voir à ce sujet, Delisle (7), Greffard (12), Racine (18) et l'annexe au document sur le sous-système urbain et régional, rédigée par Laurent Gratton

GRAPHIQUE 5.1

LIGNES DE TENDANCE



SOURCE: C.U.M. (23)

"L'automobile n'est pas l'objet d'un choix, elle est imposée par la forme d'urbanisation qui la rend indispensable à certains types de déplacements. L'utilisation de l'automobile du lieu de résidence au lieu de travail découle de l'éparpillement des résidences, facilités commerciales et maisons d'affaires, en même temps qu'elle l'encourage". (1)

Un très bel exemple d'urbanisation conçu essentiellement en fonction de l'automobile est certainement la ville de Brasilia, la nouvelle capitale du Brésil. (2)

5.3.2 - La ville structurée par les transports en commun

Contrairement au modèle précédent (dit américain), la plupart des villes de Suisse, d'Allemagne Fédérale, de Hollande et des Pays Scandinaves présentent, à des degrés divers, un urbanisme modelé par les transports publics.

Les principales caractéristiques de ce modèle sont:

- concentration relativement élevée du noyau central
- plus grande cohésion et richesse de la vie urbaine.

On pourrait dire que Montréal s'est développé selon ce modèle au cours de la première moitié du 20ième siècle.

5.4 - La circulation des piétons en zone urbaine

Puisque l'urbanisme est (ou est supposé être) l'étude systématique des méthodes permettant d'adopter l'habitat urbain aux besoins des hommes, cette question à donc retenu notre attention. (3)

---

(1) Benjamin (1) - page 25

(2) Il s'agit d'un cas tout à fait pur, puisque la ville a été bâtie dans un endroit où il n'y avait rien auparavant. L'urbanisation n'a donc eu aucun obstacle historique à surmonter et l'école de pensée urbanistique américaine (de cette époque) a pu s'exprimer en pleine liberté

(3) La référence (1) contient une excellente documentation photographique sur cette question et l'auteur utilise entre autre le cas de Montréal pour illustrer son point de vue

"Les conflits entre piétons et automobilistes sont en nette progression, dans les zones urbaines en particulier, un peu à cause de l'affluence de la population dans les villes et la banlieue (...) Ces conflits surviennent en général lorsque les automobilistes entravent la circulation des piétons". (1)

A cause du genre d'urbanisme que l'on conçoit actuellement, (2), la situation des piétons en milieu urbain est tout simplement inadmissible.

L'exemple ci-dessous illustre assez bien cette situation:

"Dans une lettre adressée au président du comité exécutif de la ville de Montréal, trois conseillers municipaux demandent que ce comité discute de la construction d'une voie de piétons pour traverser la voie du C.P.R. (Canadian Pacific Railway), près de Grand Boulevard (....) Lundi le 19, une autre personne est morte en traversant cette voie ferrée; (----) Depuis plusieurs années, il y a toujours eu beaucoup de piétons qui traversent cette voie ferrée par des trous pratiqués dans la clôture, car, pour cette communauté, 4,000 personnes sont séparées des écoles et des magasins qui se trouvent presque tous au nord de la voie".

Les conseillers ont donc demandé que le comité "discute de la construction d'une passerelle à piétons au cours de sa prochaine réunion et revise sa position" (2). Il s'agit d'une décision datant de 1971 affirmant qu'il "n'y avait pas de nécessité apparente pour un tel projet". (3)

Certains diront qu'il s'agit là d'un "fait divers" mais de telles situations se reproduisent quotidiennement dans les grandes villes.

---

(1) Ministère des travaux publics (20) - page 100. Le chapitre 7 comporte une section sur la circulation des piétons en milieu urbain

(2) Voir à ce sujet: Pierre Hamel et Pierre Rouleau, Orientations et tendances de la pratique urbanistique au Québec - référence (13) tous les deux sont rattachés au Centre de recherches et d'innovation urbaine (C.R.I.U.) de l'Université de Montréal

(2) Les signataires de cette lettre sont: Ginette Kérouack, Michael Fainstat et Arnold Bennet, tous trois conseillers appartenant au Rassemblement des citoyens de Montréal (R.C.M.). Cette nouvelle a parue dans le journal Le Jour, 23 juillet 1976

(3) Idem (2)

Lors de la planification, de la conception et de l'organisation des infrastructures du système des transports en milieu urbain il faudrait tenir compte:

- des retards imposés aux piétons par la circulation des véhicules automobiles, les infrastructures ou aménagements divers;

- de la sécurité des trajets;

- du stress engendré par la présence des véhicules en mouvement, le spectacle des accidents de la circulation qui sont très fréquents, le bruit, les odeurs, les émanations de gaz nocifs, les fumées, les poussières de toutes sortes, etc.

Quelques éléments de solution ont été proposés (1), il faudrait:

- établir un plan de circulation des piétons pour chaque ville;

- prévoir des îlôts de sécurité pour piétons et la réduction de la vitesse de circulation;

- examiner la possibilité d'isoler les voitures des piétons.

5.5 Remarques générales

Dans son rapport sur "le transport urbain au Québec", André Ouellet recommande "de concevoir le transport comme partie prioritaire dans l'élaboration des plans d'aménagement du territoire". (2)

Nous pensons avoir dégagé un peu les liens dynamiques qui existent dans le fonctionnement du système des transports en général et l'aménagement du territoire.

A présent, nous devons imaginer quelques alternatives valables au niveau de l'aménagement de l'ensemble du territoire québécois mais également au niveau de l'aménagement du territoire en milieu urbain.

---

(1) Voir Ministère des Travaux Publics (20) - pages 101-103
(2) Ouellet (25) - page 52. Ce rapport a été publié en annexe au rapport sur l'urbanisation (rapport Castonguay)

CHAPITRE 5

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) BENJAMIN, Jacques: Planification et Politique au Québec,
Les Presses de l'Université de Montréal, 1974.

(2) BERNARD, A., J. Léveillé et Guy Lord: Profil: Montréal,
Les Structures Politiques et Administratives
de la Région Métropolitaine de Montréal,
Ministère d'Etat, Affaires Urbaines, Ottawa,
Septembre 1974, 226 pages.

(3) BIGEY, M. et A. Schmider: Les Transports Urbains,
Préface par Alfred Sauvy,
Ed. Universitaires, Coll. "Citoyens",
Paris, 1971, 194 pages.

(4) CASTONGUAY, Claude: L'Urbanisation au Québec,
Rapport du Groupe de Travail sur l'Urbanisation,
Président: Claude Castonguay,
Québec, le 13 février 1976.

(5) REJANE, Charles: Le Zonage au Québec, Un Mort en Sursis,
Les Presses de l'Université de Montréal, 1974

(6) C.U.M.: Propositions pour l'Aménagement du Territoire,
Communauté Urbaine de Montréal,
Service de la Planification du Territoire,
1973.

(7) DELISLE, André: "Un Pays à Zoner; Pour Contrer l'Anarchie
"Bullversante" des Spéculateurs Publics et Privés",
Québec Science, Volume 14, #5, Janvier 1976.

(8) DUGAS, Clermont: "L'Est du Québec, Aménagement ou Déménagement",
Québec Science, Volume 13, #3, Février 1975.

(9) FRECHETTE, Pierre, R. Jouandet-Bernadat et J.P. Vézina:
L'Economie du Québec,
Les Editions H.R.W. Ltée, Montréal 1975.

(10) GABBOUR, Iskandar et François Desrosiers:
La Croissance Urbaine et le Déplacement des
Activités à Montréal,
Octobre 1974.

(11) GODARD, X et S. Naessany: "Transports Urbains 1990",
Revue 2000, #31, 1er trimestre 1975.

(12) GREFFARD, Claude: "La Ville dans le Garde-Manger",
Québec Science, Volume 13, #4,
Décembre 1974.

CHAPITRE 5

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(13) CENTRE DE RECHERCHES ET D'INNOVATIONS URBAINES:
Hamel, Pierre et Pierre Rouleau: Orientations et Tendances de la Pratique Urbanistique au Québec, Octobre 1973

(14) MARTIN, F.: Le Dynamique du Développement Urbain au Québec, Annexe du Rapport sur l'Urbanisation, Université de Montréal, Juin 1975.

(15) McLAUGHLIN, Brian J.: Planification Urbaine et Régionale, Une approche par l'Analyse de Systèmes, Dunod, Coll. Aspects de l'Urbanisme, Paris 1972.

(16) CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS:
"Les Transports dans la Décennie - 1980-1990", Volume 2: Synthèse des Discussions, 3ième Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Economie des Transports (Athènes, octobre 1973), OC.D.E. Paris 1974.

(17) OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT DU QUEBEC:
"Les deux Québec: la Base et les Régions Ressources", Texte initialement présenté dans le rapport intitulé: Les Orientations du Développement du Québec: l'Aménagement du Territoire et le Développement Economique, Québec, O.P.D.Q., mai 1973, et également reproduit dans Le Jour, 28-29 mars 1974.

(18) RACINE, Jean-Bernard: "L'Evolution récente du Phénomène Périurbain Nord-Américain", - Les Observations Traditionnelles, - Les Prémices d'un Nouveau Style de Vie, Revue de Géographie de Montréal, vol. XXIV, #2, pages 143-163, et vol. XXIV, #1, pages 43-54.

(19) TRANSPORT CANADA: Rapport Provisoire sur le Transport Interurbain des Passagers au Canada, Ottawa, Juin 1975.

(20) MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA: Guide d'Urbanisme, par F.A. Schwilgin, Ottawa, 1974.

(21) TREMBLAY, Rodrigue: (Sous la direction de): L'Economie du Québec, Histoire, Développements, Politiques, Les Presses de l'Université du Québec, 1976

(22) PLAUD, A. et A. Fabri: "Scénarios d'Aménagement et Politique de Transport", Revue 2000, #31.

(23) COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL: Rapport du Sous-Comité Transport, 1973.

CHAPITRE 5

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(24) MARTIN, Fernand, Antonio Lagana, Jacques Nepveu: Essai d'Estimation de la Demande de Transport en Commun dans la Région Métropolitaine de Montréal, Centre de Recherches en Développement Economique, Université de Montréal, Mai 1973.

(25) OUELLET, André: Le Transport Urbain au Québec, Editeur officiel du Québec, Québec 1976, Publié en Annexe au Rapport sur l'Urbanisation au Québec.

(26) CHRISTIN, André: Croissance Urbaine et Expansion Industrielle, La Région de Montréal, Canadien National, Service d'Expansion Industrielle, Montréal, décembre 1970.

CHAPITRE 6

SYSTEME PSYCHO-SOCIAL ET POLITIQUE

Introduction

Les liens qui existent entre le système des transports et le système psycho-social et politique sont à la fois complexes et mal connus. Dans ce chapître, nous concentrerons notre attention sur un certain nombre de points qui nous sont apparus plus importants. Nous parlerons des principaux facteurs institutionnels, culturels, sociaux ou politiques qui influencent fortement le fonctionnement du système des transports.

Par contre, nous laisserons totalement de côté pour l'instant la politique des transports, qui sera abordée dans un chapître ultérieur.

6.1 Les aspects sociaux

6.1.1 - Les horaires de travail

Les horaires de travail, tels qu'ils existent actuellement, posent de sérieux problèmes au niveau de l'organisation, de la gestion et surtout du financement du réseau de transport.

Les pointes quotidiennes de traffic sont en grande partie responsables des déficits du transport en commun. En effet, l'obligation de satisfaire la demande des heures de pointes, nécessite l'achat de matériel roulant, d'équipement divers et l'embauche de personnel qui sera sous utilisé pendant le reste de la journée.

L'infrastructure routière urbaine et régionale est également construite de façon à répondre à la demande des périodes de pointes. Toute cette infrastructure de plus en plus coûteuse est inutilisée ou presque en dehors de ces périodes.

De plus, aux heures de pointes, les embouteillages sont très fréquents et nuisent considérablement au bon fonctionnement des transports en commun. (1)

---

(1) La voiture automobile est la plus grande responsable de ces fréquents embouteillages. La plupart du temps, elle ne transporte que son conducteur, (le taux d'occupation pour ce genre de trajet est en effet de 1.2 personnes) c'est-à-dire entre 150 et 200 livres de charge utile pour un véhicule de trois ou quatre mille livres. Est-il possible d'imaginer un système de transport plus inefficace que ce dernier ?

La figure 6.1 nous montre la composition des véhicules sortant du centre des affaires (à Montréal) entre 16:45 et 17:45 pour les années 1962 et 1972.

Nous remarquons immédiatement que les automobiles et les voitures de taxis constituent 87.24% des véhicules (en 1962) mais ne transportent cependant que 32.68% des voyageurs, alors que les autres véhicules (autobus CTCUM, métro, autres autobus et trains CN-CP) ne constituent que 4.86% des véhicules mais transportent cependant 67.32% des voyageurs. En 1972, cette situation s'est encore détériorée, les voitures automobiles et les voitures de taxis comptent maintenant pour 93.64% des véhicules et transportent 36.26% des voyageurs alors que les autres véhicules ne comptent plus que pour une proportion de 1.87% et transportent cependant 63.72% des passagers. (1)

La figure 6.2 illustre très bien l'effet de pointe dans le transport des voyageurs provenant en gros du nord du territoire de la communauté urbaine de Montréal et dirigeant principalement vers le centre-ville.

La figure 6.3 nous précise les destinations des voyageurs provenant de cette région et qui laissent leur voiture au terrain de stationnement Henri Bourassa.

Les périodes de pointes quotidiennes sont en grande partie dues à des facteurs institutionnels. Nous les appelons institutionnels car les horaires de travail sont à la fois régis par des lois gouvernementales (3) et les conventions collectives de travail. Nous reconnaissons aussi que les périodes de pointes sont également causés par des facteurs sociolo-culturels (la tradition, les habitudes de vie) et certains facteurs psychologiques (instinct grégaire, etc.).

---

(1) Le taux d'occupation des véhicules automobiles est donc de 1.75 en 1962 et de 1.60 en 1972. Ces taux ne sont bien sûr représentatifs que de cette seule période de la journée.

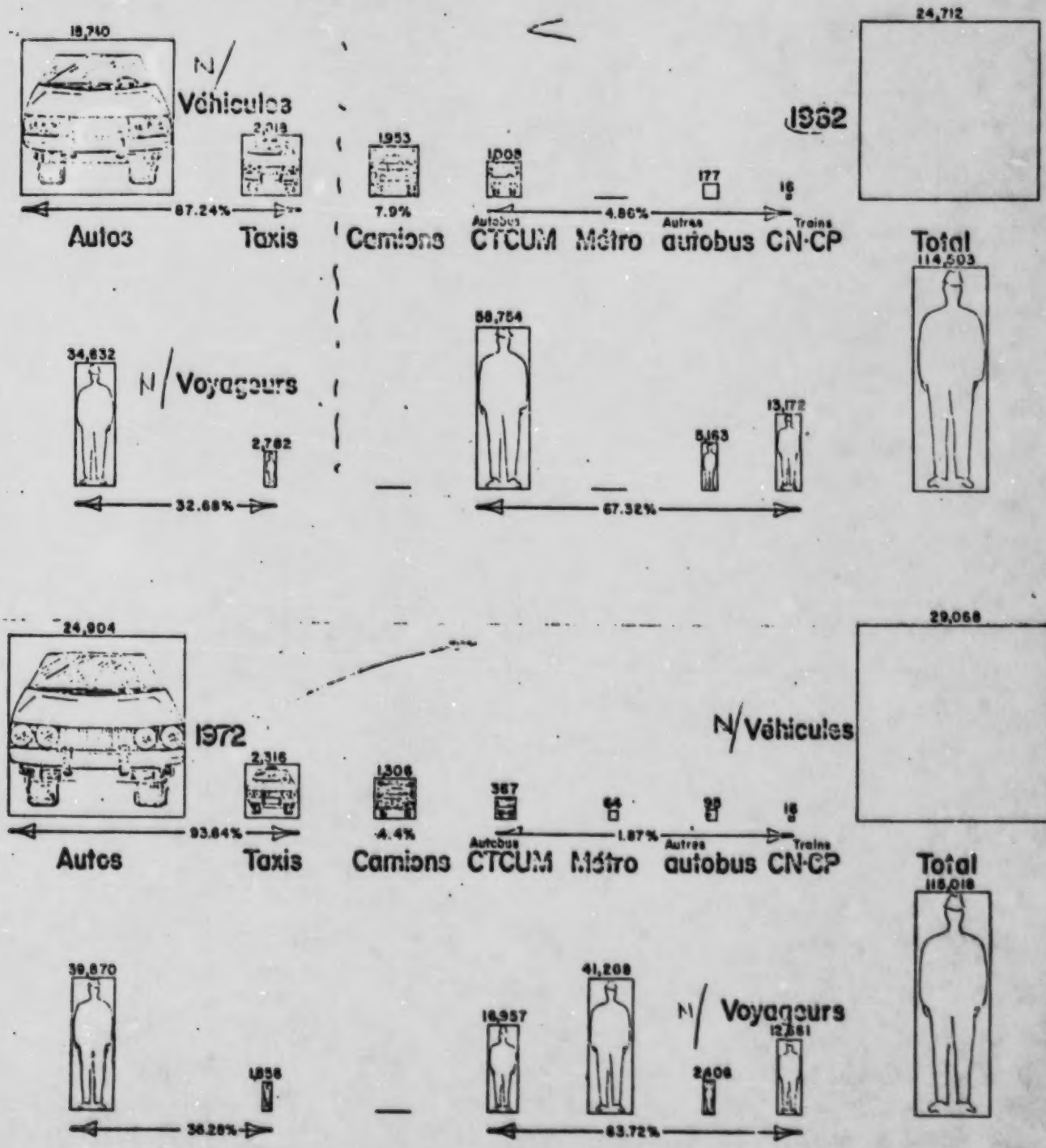
(2) Les résultats présentés ici proviennent d'une enquête origine-destination effectuée au stationnement Henri Bourassa sous la direction de Jean Granger de l'Ecole Polytechnique de Montréal. Voir à ce sujet (9).

(3) Nous pensons entre autres ici, aux lois concernant la fermeture des divers établissements commerciaux.

FIGURE 6.1

MOUVEMENTS SORTANT DU CENTRE DES AFFAIRES ENTRE 16H45 ET 17H45

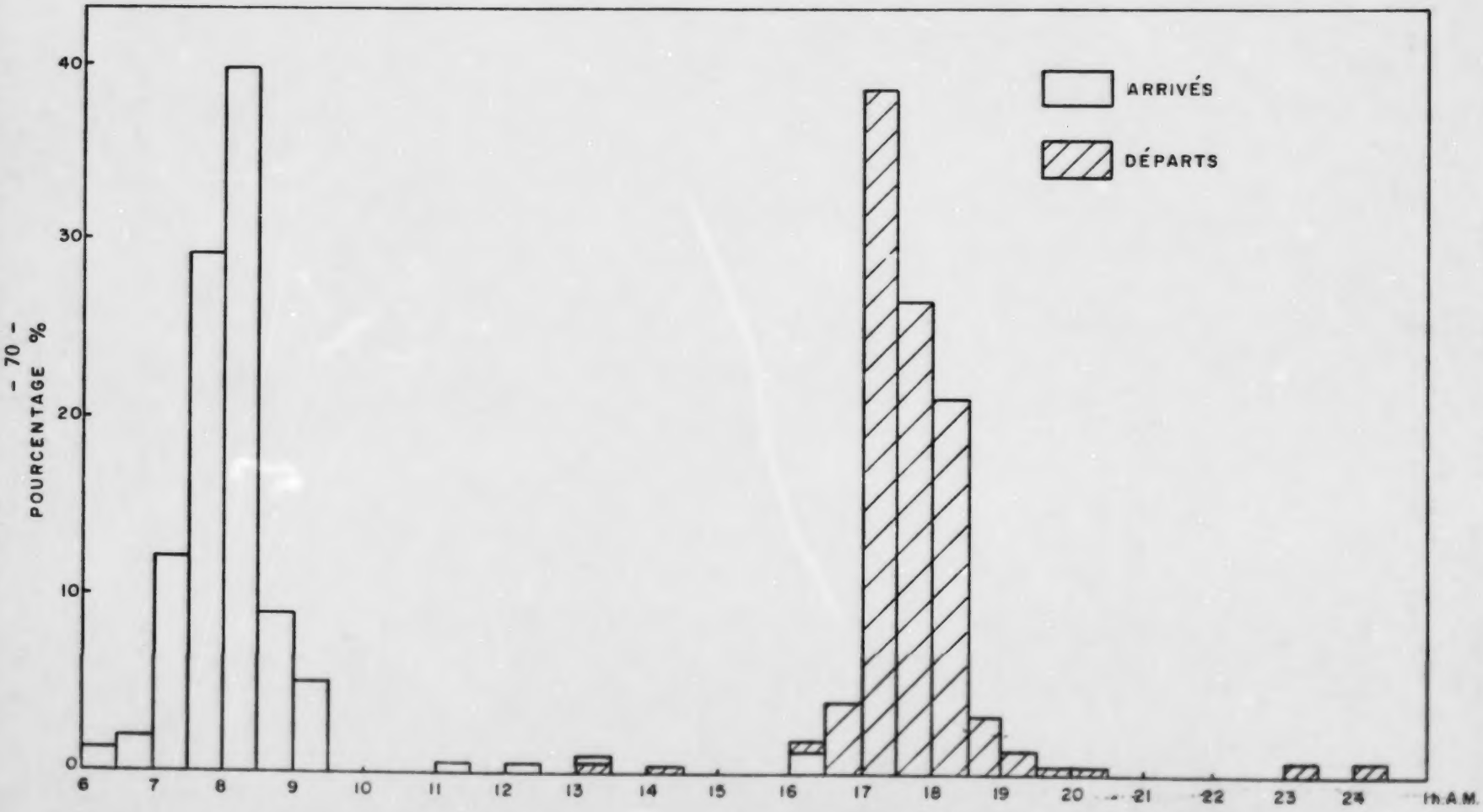
(Le centre des affaires est un quadrilatère compris entre la rue Sherbrooke et le fleuve St-Laurent et entre les rues Guy et Berri)



SOURCE: C.U.M. (4)

FIGURE 6.2

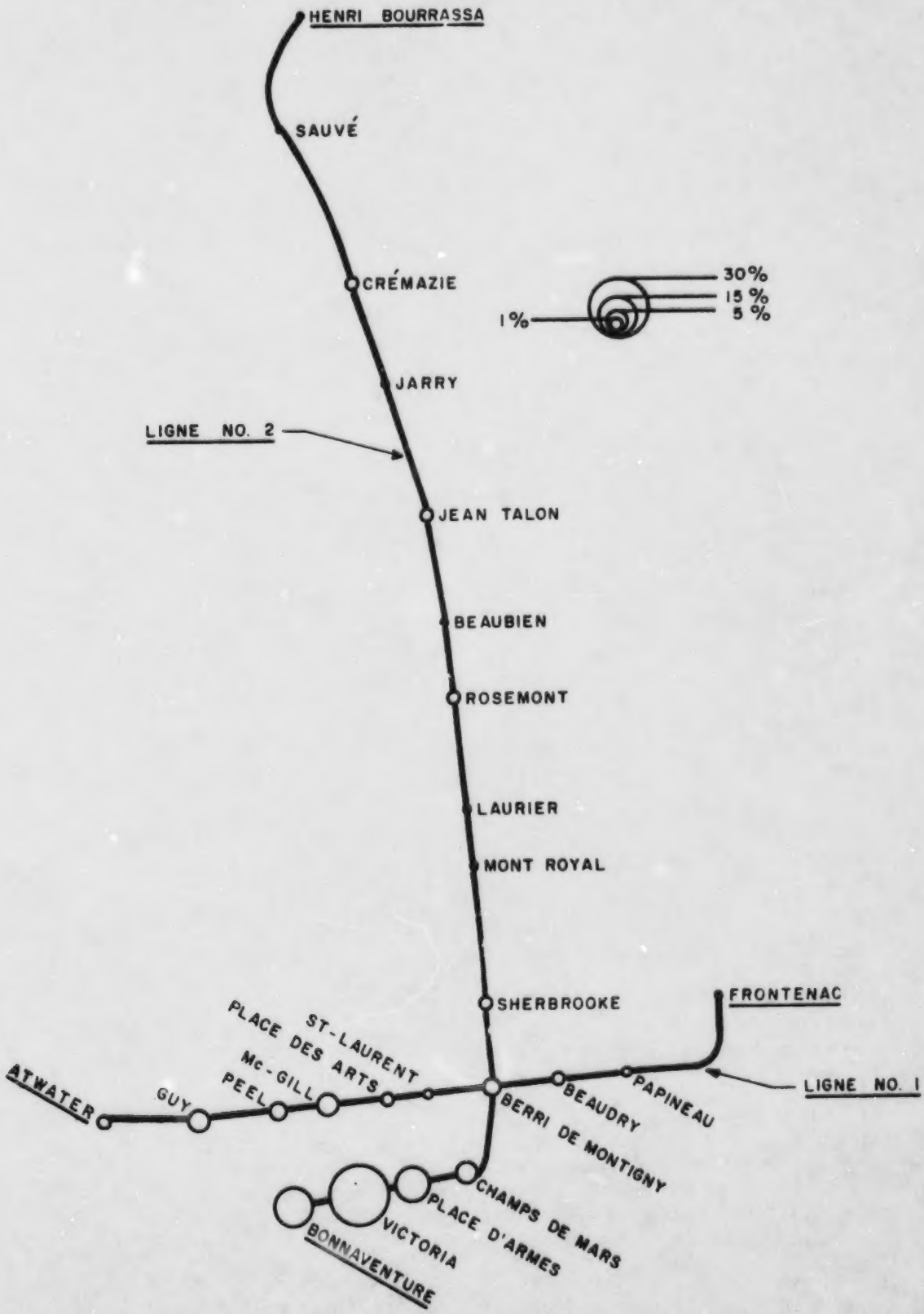
VARIATIONS HORAIRES DES ARRIVES ET DEPARTS DES VEHICULES



SOURCE: Granger (9)

FIGURE 6.3

REPARTITION DES DESTINATIONS DES USAGERS DU STATIONNEMENT HENRI-BOURASSA



SOURCE: Granger (9)

Dans le but de diminuer les inconvénients des pointes de traffic, on pourrait songer à adopter les politiques suivantes:

- introduire une certaine flexibilité dans les horaires d'ouverture des magasins.

- étendre le travail par équipe dans l'industrie, c'est-à-dire, les équipes de jour, de soir ou de nuit.

- développer les applications de l'horaire de travail individuel (1) (2).

"Le succès et la popularité de l'horaire variable surprennent quelque peu si l'on considère qu'à l'origine, ce système a été mis sur pied uniquement dans le but d'éliminer les retards et les embouteillages." (3)

"En janvier 1975, plus de soixante-dix entreprises canadiennes (8000 employés) dont une vingtaine au Québec avaient adopté l'horaire variable." (4)

Les horaires de travail variables sont donc à l'heure actuelle un phénomène tout à fait marginal mais ils nous apparaissent constituer ce qu'il est convenu d'appeler un "fait porteur d'avenir". (5)

- décaler les jours de congé.

---

(1) Voir à ce sujet le très bon article de Claire Larouche (6)
(2) Voir également à ce sujet: Vasile Tega. Les horaires flexibles et la semaine réduite de travail. Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, 1973.
(3) (6) - page 19
(4) (6) - page 19
(5) La signification de cette expression vous est expliquée par Pierre Fréchette: "Tendances lourdes et faits porteurs d'avenir" dans Groupe interuniversitaire pour une prospective québécoise (G.I.P.Q.), Cahiers méthodologiques - Tome 1.

6.1.2 L'organisation des loisirs et des vacances

Le graphique 6.1 illustre les fluctuations saisonnières par catégories de voyage au Canada en 1970. Ce graphique nous précise donc très bien l'ampleur de la pointe estivale due aux voyages de vacances.

Une fois de plus, cette pointe estivale oblige les compagnies de chemins de fer et les compagnies aériennes à se procurer les véhicules, l'équipement et le personnel nécessaires pour satisfaire cette demande exceptionnelle en terme de passagers-milles. Cette situation pose de nombreux problèmes au niveau de la rentabilité des compagnies ou corporations de la Couronne ainsi qu'au niveau de la qualité des services offerts à la clientèle.

L'exode hebdomadaire des citadins en mal de campagne pose également de sérieux problèmes auxquels il n'y a pas de solution technique. Les longues heures d'attente à la queue leu leu sur l'autoroute des Laurentides sont un phénomène très bien connu des Montréalais.

A venir jusqu'à présent, les autorités gouvernementales se sont lancées dans de vastes projets de construction des infrastructures requises pour répondre à ce traffic de pointe. On n'a cependant guère essayé d'agir du côté de la demande ou essayer de modifier les facteurs institutionnels (1), les incitations psychosociales ou encore les habitudes collectives responsables de ces phénomènes de pointe.

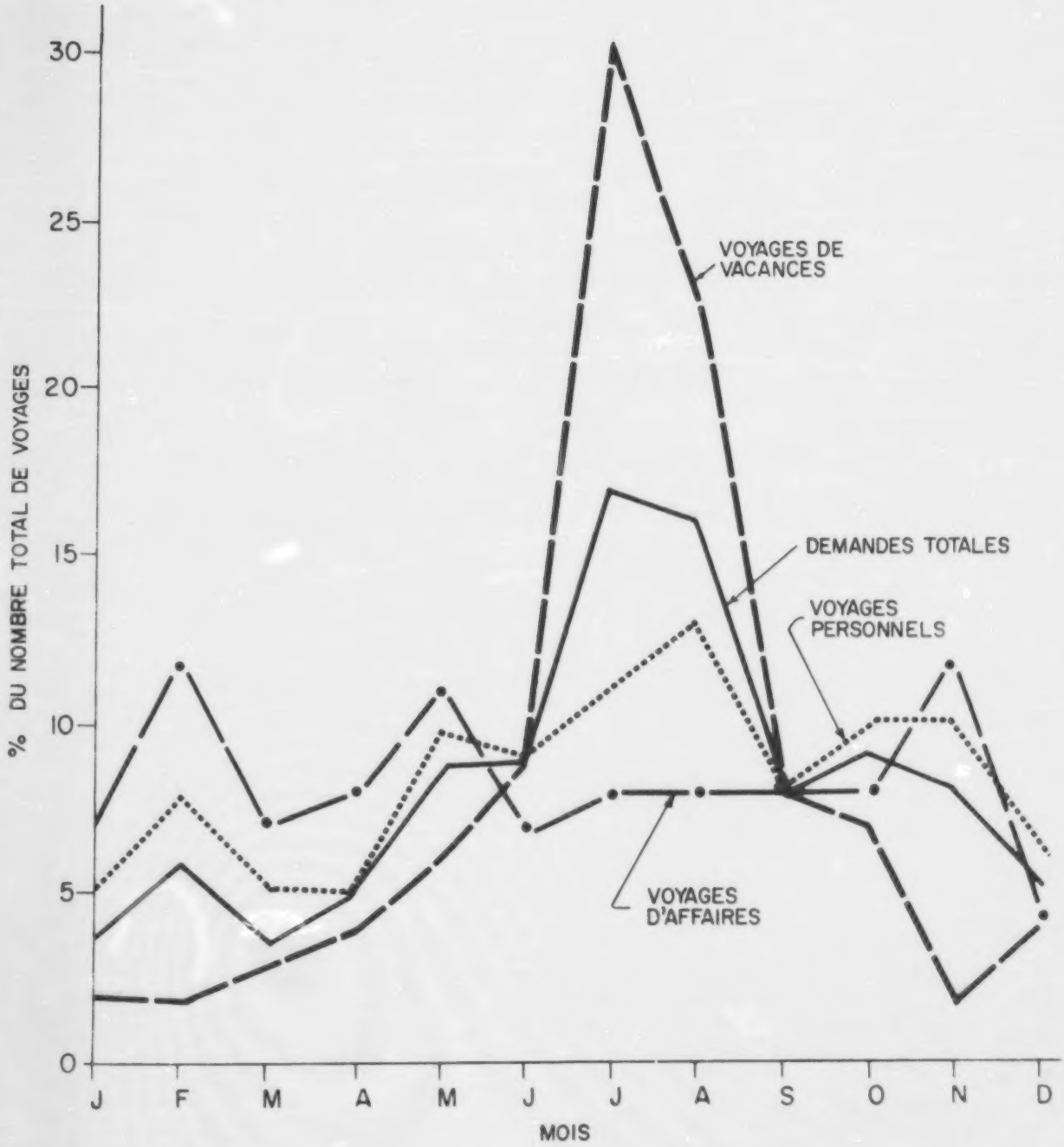
Nous savons que les modifications au niveau des habitudes de vie se produisent en général très lentement. Il est donc important pour nous de déceler les perspectives de changement dans l'organisation du travail, des loisirs ou des vacances.

---

(1) Un facteur institutionnel extrêmement important en rapport avec l'organisation des vacances est sans aucun doute la période des vacances scolaires à tous les niveaux. En effet, les parents ayant des enfants d'âge scolaire ne prennent ordinairement pas leurs vacances pendant la durée de l'année scolaire.

GRAPHIQUE 6.1

FLUCTUATIONS SAISONNIERES - 1970



SOURCE: Transport Canada (11)

6.1.3 Le choix des modes

Nous essaierons de dégager le rôle des facteurs psychosociaux dans le choix des modes.

Guy Cormier, du journal La Presse, nous parle, de façon humoristique, des aspects psychologiques de la question: "Ce qu'il faudrait pouvoir réussir, mais ce n'est pas facile, c'est un changement de mentalité. Une proportion importante d'automobilistes est littéralement mariée au volant. Tel, qui accepterait d'être séparé de son épouse, ne voudrait pas, même pour tout l'or du monde, être séparé de son auto. Ces liens sont plus forts que ceux du mariage indissoluble". (1)

Nous voulons surtout parler ici de l'opposition entre les transports individuels et les transports collectifs.

Dans sa préface au livre de Michel Bigey et André Schnider (2), Alfred Souvy nous décrit un peu le fonctionnement de ce qu'il appelle le "lobby" de l'automobile.

"Tous ceux qui légifèrent, administrent, gouvernent, décident, rédigent et sourtout informent, sont "montés" et, de ce fait, ont, pour la voiture individuelle, les yeux de Rodrigue pour Chimène. Aucun autre domaine n'a vu un triomphe aussi total de la propagande intéressée, sous les habits pompeux de l'intérêt général". (3)

Le problème se pose peut-être de façon différente en Amérique du Nord mais, d'une façon générale, un phénomène analogue se produit ici. Ce phénomène de "lobbying" s'est manifesté clairement au cours des dernières années au Québec lors des débats qui ont entouré le projet de construction de l'autoroute est-ouest, l'aménagement de pistes cyclables dans un certain nombre de villes du Québec ou encore l'aménagement de voies réservées aux piétons.

Le choix d'un mode de transport urbain ou régional par un individu dépend d'un grand nombre de facteurs socioculturels, psychologiques ou économiques mais les facteurs les plus importants sont certainement:

- la possession d'une automobile, l'âge, l'état de santé, l'efficacité des services de transport collectifs, le coût relatif des différents modes, la structure d'âge de la population du milieu en question.

---

(1) La Presse, 4 octobre 1974 - page A6
(2) Voir Bigey et Schnider (12) - page 9
(3) Voir Bigey et Schnider (12) - page 9

La décision de favoriser tel ou tel mode de transport ou plus précisément les transports individuels aux dépens des transports collectifs implique donc une ségrégation entre les diverses couches sociales. La construction d'autoroutes en milieu urbain favorise les gens de la banlieue (les classes moyennes ou à l'aise) au détriment des gens des quartiers pauvres qui doivent être relocalisés pour céder la place au passage de cette autoroute.

Dans un très bon éditorial du 27 novembre 1971, Jean Claude Leclerc, du journal Le Devoir, nous donne quelques commentaires à ce sujet:

"De tous les problèmes auxquels il faut accorder la priorité à Montréal - et là réside la pièce accablante du dossier - le transport automobile était le moins urgent, et la construction de logements familiaux et l'extension multiple du métro restent les plus graves. La commission d'enquête (1) n'a pu faire la lumière sur les motifs qui ont poussé les autorités provinciales à choisir cette priorité qui n'en était pas une pour les Montréalais: on y trouverait peut-être l'explication de l'incroyable stagnation sociale qui frappe la métropole et de son déclin économique".

6.1.4 La population (2)

L'élément démographique exerce certainement une influence sur le système des transports. La population totale, sa densité en certains endroits, sa répartition sur le territoire québécois sont des facteurs très importants d'explication de l'évolution d'un grand nombre de variables importantes du système des transports.

Le tableau 6.1 nous fournit plusieurs perspectives de population pour le Québec en 1981, 1991 et 2001.

Cette croissance de la population va provoquer à son tour une croissance du parc des véhicules automobiles même en supposant qu'il n'y aurait aucune augmentation du taux de possession de ces véhicules automobiles; ce qui ne sera évidemment pas le cas.

Le tableau 6.2 nous présente trois projections du nombre de voitures automobiles au Canada ainsi que l'évolution du taux de possession d'automobile à tous les cinq ans entre 1968 et 2001.

On assistera donc à la croissance simultanée de la population et du taux de possession d'automobile.

(1) Il s'agit du rapport de la commission d'audiences publiques populaires qui était sous la direction de Madeleine Joubert

(2) Le document (5) du professeur Jacques Henripin contient beaucoup d'informations à ce sujet

TABLEAU 6.1

POPULATION TOTALE DE LA PROVINCE DE QUEBEC, 1971 A 2001, D'APRES DIVERS TRAVAUX DE PERSPECTIVES

(Nombre en millions d'habitants)

Origine des perspectives	1971[1]	1981	1991	2001
B.S.Q. 1972: extrêmes	6.0 à 6.2	6.7 à 7.3	----	7.5 à 9.3
moyenne	6.1	7.0		8.4
O.P.D.Q. 1971: extrêmes	6.1 à 6.1	6.6 à 6.8	----	----
moyenne	6.1	6.7	----	----
O.P.D.Q. 1973[2]:	6.0	6.6	----	7.5
Henripin-Légaré: extrêmes	6.2 à 6.3	7.1 à 7.8	----	----
moyenne	6.2	7.4	----	----
Systems Research Group:				
extrêmes	6.3 à 6.3	7.1 à 7.6	7.9 à 9.1	8.2 à 10.5
préférée	6.3	7.4	8.5	9.4
Hydro-Québec	---	6.6	----	----

(1) Population recensée: 6,028,000.
(2) Il s'agit du choix retenu par l'O.P.D.Q. parmi les résultats des perspectives les plus récentes du B.S.Q. L'O.P.D.Q. a retenu la somme des perspectives faites pour chaque région administrative, par le B.S.Q. Assez curieusement cette somme est plus faible que le résultat des hypothèses les plus faibles du B.S.Q., dans les calculs appliqués à l'ensemble de la province.

SOURCE: J. Henripin (5)

TABLEAU 6.2

PROJECTION DES VOITURES AUTOMOBILES ET DU TAUX DE POSSESSION D'AUTOMOBILES AU CANADA

(En millions d'automobiles)

METHODE		1968	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001
Niveau de Saturation 0.45 automobiles per capita	autos	6.16	6.64	7.75	8.92	10.14	11.38	12.55	13.64
	autos/cap	0.30	0.31	0.33	0.35	0.37	0.38	0.39	0.40
Niveau de Saturation 0.50 automobiles per capita	autos	6.16	6.69	7.86	9.11	10.44	11.78	13.08	14.32
	autos/cap	0.30	0.31	0.34	0.36	0.38	0.40	0.41	0.42
Projection du Nombre d'automobiles per capita de l'Office National de l'Energie	autos	6.16	7.06	8.76	10.13	11.53	12.97	14.43	15.90
	autos/cap	0.30	0.33	0.37	0.40	0.42	0.44	0.45	0.47

SOURCE: Systems Research Group (14)

Le graphique 6.2 vient illustrer les trois projections du nombre de voitures automobiles au Canada présentées au tableau 6.3.

Le tableau 6.4 contient diverses projections concernant la population totale de l'agglomération montréalaise à tous les dix ans en 1971 et 2001.

En plus des facteurs démographiques mentionnés au début de cette section, il convient d'ajouter, la composition de la population par groupes d'âges.

Le tableau 6.5 nous apporte un peu d'information à ce sujet. Nous pouvons donc constater que le groupe de 20-64 ans devrait continer à s'accroître d'ici 1981. Les gens qui possède une voiture automobile se recrute majoritairement au sein de ce groupe d'âge.

Puisque le taux d'urbanisation aura certainement de l'influence sur l'évolution du système des transports, nous reproduirons au tableau 6.6 quelques détails à ce sujet.

D'après une étude réalisée par le Systems Research Group (1) la population urbaine du Québec (2) devrait passer de 78.3% en 1966 à 91.8% en 1986 et à 96.4% en 2001.

Les chiffres fournis par le tableau 6.6 sont donc très révélateurs concernant les tendances actuelles de la répartition de la population sur le territoire québécois.

On assisterait donc à une concentration accrue de la population du Québec dans la région de Montréal et dans les villes satellites de la couronne montréalaise.

Par contre, la population décroitrait (en proportion) dans tout le reste du Québec.

---

(1) Systems Research Group, Canada 2000, Toronto, S.R.G. 1970
(2) Il s'agit de la population vivant dans des agglomérations de plus de 1000 habitants

En plus des facteurs démographiques mentionnés au début de cette section, il convient d'ajouter, la composition de la population par groupes d'âges.

Le tableau 6.3 nous apporte un peu d'information à ce sujet. Nous pouvons donc constater que le groupe de 20-64 ans devrait continuer à s'accroître d'ici 1981. Les gens qui possèdent une voiture automobile se recrute majoritairement au sein de ce groupe d'âge.

Puisque le taux d'urbanisation aura certainement de l'influence sur l'évolution du système des transports, nous reproduirons au tableau 6.4 quelques détails à ce sujet.

D'après une étude réalisée par le Systems Research Group (1) la population urbaine du Québec (2) devrait passer de 78.3% en 1966 à 91.8% en 1986 et à 96.4% en 2001.

Les chiffres fournis par le tableau 6.4 sont donc très révélateurs concernant les tendances actuelles de la répartition de la population sur le territoire québécois.

On assisterait donc à une concentration accrue de la population du Québec dans la région de Montréal et dans les villes satellites de la couronne montréalaise.

Par contre, la population décroîtrait (en proportion) dans tout le reste du Québec.

---

(1) Systems Research Group, Canada 2000, Toronto, S.R.G. 1970

(2) Il s'agit de la population vivant dans des agglomérations de plus de 1000 habitants.

TABLEAU 6.3

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE LA POPULATION PAR GROUPES D'AGES

		0-19 ans	20-64 ans	65 ans et plus
Québec	1966	43.4%	50.5%	6.1%
	1981	36.2%	56.3%	7.6%
	2001	33.3%	57.7%	8.9%
Ville de Montréal	1966	38.5%	55.2%	6.2%
	1981	33.1%	60.0%	6.9%
	2001	30.3%	61.9%	7.8%
Ville de Québec	1966	40.2%	53.8%	6.1%
	1981	34.7%	58.1%	7.1%
	2001	31.4%	60.6%	8.0%

SOURCE: J. Henripin (5)

TABLEAU 6.4

IMPORTANCE RELATIVE DE LA POPULATION URBAINE

	1971	1986	2001
Agglomération de Montréal	42.8%	44.8%	47.6%
Autres capitales régionales et villes de la couronne montréalaise	20.6%	21.8%	23.3%
18 autres agglomérations de 12,000 habitants et plus en 1966	6.6%	6.3%	6.2%
29 agglomérations de 4,500 à 12,000 habitants en 1966	3.5%	3.2%	3.0%
Résidu	26.6%	23.8%	19.8%

SOURCE: J. Henripin (5)

L'étude du professeur Henripin (1), nous renseigne également sur la répartition future de la population à l'intérieur de l'agglomération montréalaise. D'après cette étude, d'ici 1986,

- la population du centre de l'Île de Montréal croîtra très peu
- la population des deux extrémités de l'Île, de même que celle des comtés voisins, subira une croissance de l'ordre de 100% entre 1971 et 1986

- les sous-régions périphériques voient leur population croître de 10 à 50% environ.

En conclusion, il nous faudra donc retenir un certain nombre d'alternatives probables concernant l'évolution démographique du Québec, puisque, comme le souligne Jacques Henripin, il ne faut pas prendre les perspectives de population pour des pronostics certains.

"En tout état de cause, nous sommes très loin de la certitude et les avatars de tous les auteurs de perspectives - y compris l'auteur de ces lignes - sont assez nombreux pour qu'il soit superflu de s'étendre davantage là-dessus". (2)

Les alternatives retenues auront trait à:

- la population totale du Québec
- sa répartition sur le territoire
  - population urbaine
  - population rurale
- répartition de la population par groupes d'âges
- l'évolution des principaux centres urbains
- la répartition de la population sur le territoire des principales agglomérations urbaines.

---

(1) Voir J. Henripin (5) - pages 21, 22
(2) Voir J. Henripin (5) - page 23

6.2 Les aspects politiques

Nous tenterons dans cette section de dégager quelques aspects politiques liés au fonctionnement et à l'organisation générale du système des transports.

"Un certain nombre de spécialistes du transports urbains s'efforcent de réduire à ses aspects techniques, l'organisation des déplacements dans les villes. D'autres tendent à la traiter avec les outils de la science économique. Mais il s'agit en premieu lieu d'un problème politique: avec le logement et les autres équipements collectifs, l'organisation des transports urbains conditionne la vie quotidienne du citadin et modèle l'avenir de la ville". (1)

"Le problème du transport métropolitain, problème de fonctionnement d'apparence purement technique est en outre pour plusieurs politistes un reflet de la confrontation des classes sociales. Les classes plus aisées vont occuper les meilleurs sites en banlieue et s'établissent à l'abri des inconvénients de l'urbanisation. L'automobile les relie aux commodités du centre-ville". (2)

On se souvient du rôle qu'a joué le chemin de fer au niveau de la réalisation de la confédération canadienne. La construction de la voie ferrée a servi à unir entre elle ces diverses colonies britanniques et à orienter le commerce selon l'axe est-ouest plutot que de le laisser suivre la tendance naturelle qui était selon l'axe nord-sud. Ce réseau de transport construit à grands frais a donc pu préserver ces colonies britanniques de la fusion avec la toute nouvelle république qui faisait alors tellement frémir les vieilles monarchies européennes.

Par la suite, les transports ont continué à jouer leur rôle politique de premier plan. Actuellement, l'un des rôles clairement avoués de la politique canadienne du transport est justement de favoriser l'unité nationale canadienne. (3)

---

(1) Bigey et Schnider (2) - page 19, le souligné est de nous
(2) J. Benjamin (1) - page 21 et voir plus précisément le chapitre premier au sujet de l'aspect politique de la planification du transport urbain
(3) ".....les transports doivent devenir l'instrument d'un dessein national, et nous permettre d'atteindre d'amples objetifs sociaux et économiques". Extrait du discours du trône 30 septembre 1974

Ce rôle politique des transports avait déjà été souligné il y a une dizaine d'années par l'actuel Premier Ministre du Canada, l'honorable Pierre Elliot Trudeau:

"Un des moyens de contrebalancer l'attrait du séparatisme, c'est d'employer un temps, une énergie et des sommes considérables au service du nationalisme fédéral (...). Il faut lier le territoire par un réseau de chemins de fer, de routes, de lignes aériennes ...." (1)

Voyons maintenant un certain nombre d'exemples ou l'on a attribué publiquement un rôle politique à l'organisation du système des transports:

- la construction du pipeline Sarnia - Montréal
- la construction de la route trans-canadienne
- la construction de la voie maritime du St-Laurent
- le choix de l'emplacement de l'aéroport de Mirabel
- la construction de l'autoroute est-ouest.

Jacques Benjamin, qui a eu l'occasion de s'intéresser aux aspects politiques de la planification des transports urbains (2), nous rapporte à ce sujet les propos de M. Pinard qui était à l'époque, ministre de la voirie: "La décision du ministre de poursuivre la construction est basée sur un choix de nature politique, voir idéologique, il l'avoue lui-même: l'autoroute est une "extension" de la route transcanadienne, dont le but est de lier les Canadiens de toutes les provinces". La construction de l'autoroute est-ouest symbolise la foi du gouvernement de Monsieur Bourassa dans le fédéralisme.". (3)

---

(1) Voir Pierre Elliot Trudeau - Le fédéralisme et la société canadienne-française. Les éditions H.M.H., Montréal 1967
(2) Voir J. Benjamin (1) - chapitre 2
(3) Ces propos de M. Pinard sont rapportés dans le Montreal Star du 20 novembre 1970 - page 3

Il nous faudra retenir quelques alternatives valables concernant les questions suivantes:

- le statut politique du Québec

  - la souveraineté politique du Québec telleque proposée par le parti québécois

  - une revision en profondeur de la constitution

    Cette dernière serait susceptible de modifier les compétences actuelles dans le domaine des transports.

  - la continuation du processus de centralisation des pouvoirs vers Ottawa

- une réorganisation administrative des niveaux de décisions actuels en matière de planification des transports

  - une centralisation à Québec de plus en plus poussée du pouvoir de décision

  - la création d'organismesrégionaux chargésde la planification des transports sur l'ensemble de leur territoire y compris celui des municipalités.

CHAPITRE 6

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) BENJAMIN, Jacques: Planification et Politique au Québec, Les Presses de l'Université de Montréal, 1974.

(2) BIGEY, M. et Schmider, A.: Les Transports Urbains, Ed. Universitaires, Coll. "Citoyens", Paris 1971.

(3) BRUNET, Yves et Suzanne Turgeon: "Les Migrations de Travail dans la Région Métropolitaine de Montréal", Revue de Géographie de Montréal, vol. XXVIII, 1974, #1, pages 5-15.

(4) COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL: Rapport du Sous-Comite Transport, Montréal 1973.

(5) HENRIPIN, J. et Claude Strahmenger: Examen des Perspectives de la Population pour les Villes du Québec, Annexe du Rapport sur l'Urbanisation, Janvier 1975.

(6) LAROUCHE, Claire: "Travail, des Plages de Liberté", Québec Science, Vol. 13, #12, Août 1975.

(7) MEYER, KAIN, WOHL: The Urban Transportation Problem, Harward University Press, Cambridge, Mass., 1971.

(8) TRANSPORT CANADA: "Rapport Provisoire sur le Transport Interurbain des Passagers au Canada", Ottawa, Juin 1975.

(9) GRANGER, Jean: Stationnement Henri-Bourassa, Enquête Origine-Destination, Ecole Polytechnique de Montréal, Département de Génie Civil, Section Transport.

(10) GRANGER, Jean: Stationnements au Centre-Ville de Montréal, Enquête Origine-Destination, Ecole Polytechnique de Montréal, Département de Génie Civil, Section Transport, Août 1973.

(11) TRANSPORT CANADA: Rapport Intérimaire sur le Transport Interurbain des Passagers au Canada, Ottawa, Juin 1975.

(12) SYSTEMS RESEARCH GROUP: Canada, Transportation to the Year 2000, Toronto, 1970.

(13) OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE: (Sous la direction de André Saican), Prévisions Démographiques des Régions Administratives et des Prinpales Agglomérations Urbaines, 1976-2001, O.P.D.Q., Août 1973.

CHAPITRE 7

SYSTEME ECONOMIQUE

INTRODUCTION

Dans ce chapître, nous voulons établir des liens entre le fonctionnement de l'économie québécoise et l'organisation du système des transports en général. Le niveau d'achalandage dans les divers réseaux de transport est certainement lié de très près au niveau de l'activité économique. La nature des produits transportés, les distances parcourues et les trajets suivis, sont déterminés par l'organisation de l'activité économique sur le territoire québécois et à l'étranger. (1)

Les décisions concernant la localisation des principales activités économiques ont façonné les différents réseaux de transport en même temps qu'elles étaient grandement influencées par ces derniers. De plus, le choix des modes dépend de la nature et des quantités de marchandises transportées.

7.1 Impact économique de certains projets

Les effets économiques secondaires de certains projets d'infrastructures des transports routiers, maritimes ou aériens sont à notre point de vue une excellente illustration de la nécessité d'utiliser les résultats de la théorie des systèmes (2) si l'on désire en arriver à une véritable planification des transports sur l'ensemble du territoire québécois.

Dans une étude réalisée pour le compte du ministère d'Etat aux Affaires Urbaines (3), M. Polèse et J.C. Thibodeau ont analysé l'im-

---

(1) Principalement l'Ontario et les Etats-Unis, voir la section 7.3 du présent chapître

(2) Voir à ce sujet: Kimon Valaskakis, L'approche systématique dans Groupe interuniversitaire pour une prospective québécoise, Cahiers méthodologiques, Tome 1, février 1976.

(3) Voir M. Polèse et J.C. Thibodeau (1) - Les auteurs ont repris les principaux résultats de cette étude dans un article paru dans la revue "L'actualité économique".

pact économique des autoroutes interurbaines sur l'économie des villes de la plaine montréalaise.

"Depuis les années cinquante la grande région montréalaise a connu d'importants travaux routiers qui ont permis des liaisons plus rapides entre la métropole québécoise et presque toutes les villes de son hinterland".

Quel a été l'impact de ces autoroutes sur l'économie des villes de la plaine montréalaise? Ces nouvelles autoroutes ont-elles facilité une meilleure diffusion de la croissance et du dynamisme de Montréal à travers sa région, ou en ont-elles plutôt accentué la domination, voir l'effet d'écrasement? (1)

L'effet des autoroutes interurbaines est de modifier les distances-temps à l'intérieur du champ urbain montréalais ce qui aura donc un effet sur les décisions de localisation des entreprises et, comme le mentionne Polèse et Thibodeau, il est généralement admis que la décision de se localiser est pour l'entreprise un choix économique important.

"Une nouvelle autoroute interurbaine change donc en quelque sorte la localisation (le rapport des distances temps) de chaque ville concernée par rapport aux autres. Vu sous cet angle, il devient clair qu'une autoroute peut avoir un impact important sur la structure et la croissance économique d'une ville." (2)

---

(1) M. Polèse et J.C. Thibodeau (1) - page 383

(2) M. Polèse et J.C. Thibodeau (1) - page 386

Polèse et Thibodeau résument ainsi les conclusions de leurs études:

"Nos résultats laissent voir que la structure économique et la localisation de départ d'une ville déterminent pour une large mesure quel sera l'impact économique d'une nouvelle autoroute (ou une amélioration du réseau existant) entre elle et une plus importante agglomération urbaine, Montréal en l'occurrence. Dans le cas de la région de Montréal, l'impact des autoroutes sur le secteur manufacturier semble légèrement positif. Elles ont surtout pour effet d'accélérer le rythme des transformations industrielles. Leur impact sur le rythme de croissance paraît positif à long terme mais négatif à court terme, surtout pour les villes qui connaissent des changements très brusques de distance-temps. En ce qui concerne les activités tertiaires, un accès plus facile à Montréal semble nuire au développement tertiaire, surtout si la ville se trouve à moins d'une heure de Montréal". (1)

La gestion du système des transports ne peut donc se faire indépendamment des diverses politiques économiques, un des effets recherchés par telle ou telle mesure économique risque d'être contrebalancé par les décisions au niveau des transports.

Il devient encore plus nécessaire de prendre en charge ces liens entre les deux systèmes dans le cas des programmes de développement économique régional.

7.2 Développement économique régional

Nous tenterons ici de faire le lien entre les transports et le développement économique régional.

Polèse et Thibodeau soulignent (2), à juste titre d'ailleurs, que Higgins, Martin et Raynauld (3) semblent implicitement suggérer qu'un meilleur réseau de communication et de transport est essentiel pour que Montréal puisse diffuser sa croissance à travers la province.

---

(1) M. Polèse et J.C. Thibodeau (1) - pages 400, 401
(2) M. Polèse et J.C. Thibodeau (1) - page 384
(3) Voir Higgins, Martin & Raynauld (2)

Dans une étude réalisée pour le Département du commerce des Etats-Unis (1), Kraft a essayé d'identifier et de mesurer l'impact des transports sur le développement économique régional.

"Les transports jouent un rôle essentiel dans la croissance régionale puisque se sont eux qui déterminent jusqu'à quel point une région peut tirer profit de ses avantages, comparés grâce à ses exportations". (2)

Il serait certainement très important d'avoir plus de détails en rapport avec ce rôle des transports dans la croissance régionale des diverses régions du Québec. Nous n'avons malheureusement pas trouvé aucune étude sur cette question.

Kraft ajoute un peu plus loin: "La croissance d'une région implique de nouveaux besoins en terme de facilités de transport. Le fait de ne pas répondre à ces besoins croissants d'augmentation de la capacité du système des transports va créer des goulots d'étranglement et peut éventuellement retarder la croissance de la région. Il s'agit là d'un rôle purement négatif ou positif joué par les transports. Par contre, les investissements dans les transports peuvent engendrer la croissance régionale, en jouant un rôle majeur au niveau de la localisation des activités industrielles". (3)

Cela nous amène donc à traiter de la question des politiques de développement économique régional et de la nécessité pour nous, dans le cadre de cette étude prospective du système des transports, de préciser quelques alternatives valables en ce qui a trait à l'orientation générale des politiques de développement économique régional qui seront appliquées au Québec d'ici 1995.

Dans les politiques qui ont été appliquées au Québec, depuis une douzaine d'années, il est possible de distinguer deux grandes orientations générales, deux conceptions du développement économique régional qui sont en fait totalement opposées.

---

(1) Voir Kraft (3)
(2) Voir G. Kraft (3) - page 23., traduction libre
(3) Voir G. Kraft (3) - page 91., traduction libre

La conception qui nous apparaît dominante à l'heure actuelle vous est exposée par Fréchette et al. (1)

"Cette politique consiste à favoriser un développement prioritaire des régions les plus favorisées et coincide à court terme avec une stratégie de maximisation de la croissance nationale. Cette politique aboutit à favoriser le libre jeu des forces économiques qui tendent à une concentration croissante des activités dans certaines parties du territoire national. Elle conduit à faciliter au maximum la libre circulation de la main d'oeuvre. Cette politique ne suggère pas de freiner le développement des régions moins favorisées: elle prétend plutôt que la croissance rapide des régions à fort potentiel se fera sentir sur les autres régions". (2)

L'objectif de la seconde politique de développement économique régional par contre, est de tendre à égaliser les taux de croissance des diverses régions, le produit régional par tête, etc... (3)

Il ne nous apparaît pas nécessaire de s'interroger, ici sur l'efficacité des différentes politiques de développement régional qui ont été appliquées dans le passé. Nous mentionnerons seulement les commentaires de Fréchette et al. (4) au sujet du programme de subvention à l'industrie du MEER. (5)

"Le programme de subventions n'a donc pas eu pour conséquence de modifier la répartition régionale de l'activité économique, ni de modifier et corriger la structure industrielle du Québec. Il peut difficilement en être autrement, car le programme se borne à aider la réalisation de projets présentés par le secteur privé". (6)

---

(1) Voir P. Fréchette (4) - chapitre 18
(2) Voir P. Fréchette (4) - page 372 - Comme le note les auteurs, le rapport Higgins, Martin, Raynauld (Voir (2)) se situe en bonne partie dans cette perspective
(3) Comme le note également P. Fréchette dans (4), l'esquisse du plan du Bureau d'aménagement de l'est du Québec, s'inspirait en bonne partie de cet idéal.
(4) P. Fréchette (4) - page 377
(5) C'est le ministère de l'expansion économique régionale du gouvernement d'Ottawa
(6) P. Fréchette (4) - page 377 - cette conclusion des auteurs est basée entre autre sur les résultats d'une étude du Ministère de l'industrie et du commerce du Québec - Voir (5)

7.3 Le commerce extérieur

Il n'est pas nécessaire de réfléchir longtemps pour saisir l'influence de la structure des échanges économiques avec l'extérieur sur l'organisation du réseau des transports au Québec.

Nous allons donc examiner, dans un premier temps, la structure actuelle de ces échanges (1) et leurs implications sur le fonctionnement du système des transports.

Mentionnons d'abord que le Québec possède l'un des plus hauts taux d'exportation du monde d'où l'intérêt qu'il convient de porter à cette question des échanges extérieurs.

La structure de notre commerce extérieur se caractérise par une concentration très marquée dans les exportations de produits non finis. En 1973, par exemple, trois marchés importaient plus de 80% des produits québécois exportés, soit les Etats-Unis avec 62%, la Communauté économique européenne avec 11%, et le Royaume-Uni avec 8%. (2)

Nous remarquons donc, qu'à eux seuls, les cinq premiers produits mentionnés, soient le papier à imprimerie, minerais concentrés et déchets de fer, le cuivre et ses alliages, l'aluminium et ses alliages et l'amiante non manufacturé comptaient pour 41.2% de la valeur des exportations chargées au Québec.

Voilà donc esquissé à grands traits, la situation actuelle du Québec au niveau des échanges extérieures. (3)

Parlant des perspectives d'avenir dans ce domaine, Pomerleau écrit:

"Devant l'intégration croissante des économies occidentales, le Québec doit trouver des solutions aux problèmes de son industrialisation dans son ouverture au monde extérieur. Notre défi est de renforcer la capacité concurrentielle de tous les secteurs pour lesquels nous avons à l'échelle mondiale ou continentale des avantages comparatifs. Nous ne devons pas cependant nous limiter seulement à profiter des avantages comparatifs dont nous jouissons à l'heure actuelle, mais

---

(1) A ce sujet, voir l'article d'Yvon Pomerleau (6)
(2) Y. Pomerleau (6) - page 1049
(3) Pour de plus amples informations, voir P. Fréchette (4) - chapitre 16

nous devons chercher à en créer de nouveaux. Renforcer nos avantages comparatifs et en profiter au maximum, en créer de nouveaux dans les secteurs les plus rentables et les plus nécessaires à la réorientation de notre structure industrielle, telle doit être la ligne directrice de notre action dans ce monde qui s'internationalise rapidement." (1)

Au cours d'une discussion que nous avons eue avec lui, (2) Joseph H. Chung nous a fait remarquer qu'au niveau des échanges extérieurs, l'avenir du Québec se trouvait du côté de la Communauté Economique Européenne (C.E.E.) puisque d'une part, l'est des Etats-Unis est en période de stagnation et que, d'autre part, le commerce avec la région des Grands Lacs est présentement dominée par l'Ontario qui de ce point de vue possède d'assez gros avantages sur le Québec.

Le système des échanges extérieurs (3) dépend fortement de l'évolution de la situation économique internationale. Des changements au niveau de la structure des échanges extérieurs pourraient modifier sensiblement les avantages comparés des ports du Québec entre eux ou avec ceux de l'Est du Canada ou des Grands Lacs. (4)

Parmi les conclusions générales au rapport de Riendeau (5) sur les avantages comparatifs et la vocation des ports du Québec, nous remarquons entre autres:

"Les ports de Montréal et Québec devraient se spécialiser dans la manutention du traffic de l'Atlantique Nord pour desservir leurs propres marchés, ceux de l'Ontario, du reste du Canada et de la région américaine des Grands Lacs". (6)

Les liens entre l'organisation du réseau portuaire sur le territoire québécois et la structure des échanges extérieurs sont donc évidents.

---

(1) Y. Pomerleau (6) - page 1051
(2) Au cours d'une réunion que nous avons eue, au début de juillet 1976, avec l'équipe travaillant sur le projet de prospective du sous-système urbain et régional. M. Chung est présentement directeur du LARSI de l'Université du Québec à Montréal.
(3) Voir à ce sujet les résultats obtenus par l'équipe de chercheurs qui ont travaillé sur la prospective du sous-système extérieur. Cette équipe était sous la direction du professeur Kimon Valaskakis de l'Université de Montréal.
(4) Voir B. Riendeau (8) pour une étude très approfondie et bien faite de la situation de concurrence et de la complémentarité entre les ports du Québec et ceux du Canada et des Etats-Unis.
(5) Voir B. Riendeau (8) - pages 203-211
(6) Voir B. Riendeau (8) - page 208

Par contre, l'organisation du réseau routier ne reflète que la structure des échanges avec les pays voisins, c'est-à-dire le Canada et les Etats-Unis. Il en est de même pour les chemins de fer.

De plus, le niveau d'activité dans certains ports du Québec est intimement lié à l'importation d'un seul ou de quelques produits seulement. Ils sont donc fortement dépendants de la situation économique internationale.

Le tableau 7.1 vient préciser cette situation.

Parmi les ports spécialisés dans le trafic international de marchandises, nous remarquons surtout: (1)

- Baie Comeau, où le blé et les autres céréales comptaient pour 65.7%
- Port-Cartier, où le fer concassé comptait pour 70%
- Sept-Iles, où le fer concassé comptait pour 97.3%
- Trois-Rivières, où le blé et les autres céréales comptaient pour 52.9%

Nous voyons donc à quel point l'activité dans ces quatre grands ports dépend de la conjoncture internationale. (2)

Le tableau 7.2 nous montre l'importance de certains produits par rapport au trafic international total au Québec en 1971. Nous constatons donc que le fer compte à lui seul pour 44.57% du trafic maritime international au Québec.

Il faudrait donc élaborer un certain nombre d'alternatives quant à l'évolution future des marchés internationaux pour certains produits.

---

(1) Source: Statistique Canada, Transport Maritime, Partie V (54-207), reproduit dans l'Annuaire du Québec 1974 - page 926

(2) Il convient d'ajouter en plus un certain nombre de ports de moindre importance mais extrêmement spécialisés eux aussi, soient: Trois-Pistoles, Rivière-du-Loup, Pointe-Noire, Contrecoeur, Donnacona, Godbout, etc.

TABLEAU 7.1

TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU QUEBEC, 1971

Port	Localisation[1]	Trafic		
		national	international	Total
		en tonnes		
Baie Comeau	B	2 539 675	5 294 612	7 834 287
Cap-Chat	B	4 780	13 378	18 158
Carleton	B	1 845	16 343	18 188
Chandler	B	94 946	56 379	151 325
Chicoutimi	C	604 809	23 460	628 269
Contrecoeur	A	188 005	876 656	1 064 661
Donnacona	A	–	5 009	5 009
Forestville	B	930 576	–	930 576
Gaspé	B	150 223	25 976	176 199
Godbout	B	–	71 325	71 325
Grande Vallée	B	29 101	–	29 101
Grindstone	B	67 948	5 394	73 342
Havre Saint-Pierre	B	2 610 693	284 248	2 894 941
Lanoraie	A	384	–	384
Les Escoumains	B	103 620	–	103 620
Matane	B	44 002	–	44 002
Mont-Louis	B	52 089	–	52 089
Montréal	A	11 059 044	11 004 928	22 063 972
New Richmond	B	50 317	15 000	65 317
Paspébiac	B	–	3 991	3 991
Pentecôte	B	37 680	–	37 680
Pointe au Pic	B	68 596	1 665	70 261
Port-Alfred	C	362 879	4 283 898	4 646 777
Port-Cartier	B	1 942 498	12 474 475	14 416 973
Port-Menier	B	71 217	–	71 217
Québec	B	4 120 813	6 584 067	10 704 880
Rimouski	B	531 469	5 415	536 884
Rivière-du-Loup	B	53 553	1 500	55 053
Saint-Jean-Port-Joli	B	17 179	–	17 179
Saint-Siméon	B	62	–	62
Sainte-Anne-des-Monts	B	27 885	–	27 885
Sept-Iles	B	2 032 131	18 499 426	20 531 557
Pointe-Noire	B	2 940 071	3 326 162	6 266 233
Sorel	A	3 549 706	2 824 256	6 373 962
Trois-Pistoles	B	18 384	1 282	19 666
Trois-Rivières	A	1 629 758	1 960 423	3 590 181
Valleyfield	A	54 455	110 144	164 599
Varennes	A	122 132	–	122 132
Québec-Nord	B	62 469	–	62 469
Sous-total		36 174 994	67 769 412	103 944 406
n.d.a.[2]		161 588	92 608	254 196
Total		36 336 582	67 862 020	104 198 602

[1] A ports situés sur le Saint-Laurent entre la frontière Québec-Ontario et Québec (non compris Québec)
B ports situés entre Québec et l'Atlantique, y compris la Baie-des-Chaleurs.
C ports situés sur le Saguenay
[2] n.d.a. non désigné ailleurs
Source: Statistique Canada. *Le transport maritime, partie II et III* (54-203 et 54-204)

SOURCE: Annuaire du Québec (1974)

TABLEAU 7.2

IMPORTANCE DE CERTAINS PRODUITS PAR RAPPORT AU TRAFIC MARITIME

TOTAL AU QUEBEC, TRAFIC INTERNATIONAL 1971

Produit	%
Fer	44.57%
Blé	11.34%
Mazout	6.79%
Autres céréales	6.37%
Papier journal	1.64%
Bois à pâtes	0.50%
total:	71.21%

SOURCE: Statistique Canada, Trasport Maritime, Partie V (54-207)
- reproduit dans l'Annuaire du Québec 1974 - page 926

CHAPITRE 7

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) POLESE, Mario et Jean Claude Thibodeau: "Un Cadre Analytique pour Etudier l'Impact Economique des Autoroutes Interurbaines: une Application à la Région de Montréal", l'Actualité Economique, Juillet-Septembre 1975.

(2) HIGGINS, B., F. Martin et A. Raynauld: Les Orientations du Développement Economique Régional dans la Province de Québec, Rapport soumis au Ministère de l'Expansion Economique Régionale, Ottawa, 1970.

(3) KRAFT, Gerald: The Role of Transportation in Regional Economic Developments, Lexington Books, Toronto, 1971.

(4) FRECHETTE, P., Jouandet-Bernadat, R. et J.P. Vézina: L'Economie du Québec, Les Editions H.R.W. Ltée, 1975.

(5) MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE - GOUVERNEMENT DU QUEBEC: Impact Economique de la Loi sur les Subventions au Développement Economique Régional au Québec, Québec, 1973.

(6) POMERLEAU, Yvon: Le Québec et l'Economie Internationale dans Annuaire du Québec, 1974, Editeur Officiel du Québec, 1975.

(7) GOUVERNEMENT DU QUEBEC: Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau de la Statistique du Québec, Annuaire du Québec, 1974, l'Editeur Officiel du Québec, 1975.

(8) RIENDEAU, Bruneau: Concurrence et Complémentarité des Ports du Québec par Rapport à d'Autres Ports au Canada et aux Etats-Unis, Office de Planification et de Développement du Québec, Collection: Etudes et Recherches, Québec, Octobre 1974.

(9) BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUEBEC ET LABORATOIRE D'ECONOMETRIE DE L'UNIVERSITE LAVAL: Le Système de Comptabilité Economique du Québec, Volume IV, Analyses Intersectorielles de l'Economie du Québec, Section 6.4, Analyses concernant les Transports, Québec, Mars 1974.

(10) MARTIN, Gilbert: "Un Modèle de Prix de l'Economie Québécoise", Revue Statistique du Québec, Mars 1976.

CHAPITRE 7

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(11) VINCENT, René: Rapport de la Mission d'Etude sur la Commercialisation d'un Grand Port, Directeur, Politique et Développement, Ministère des Transports du Québec.

(12) CANADIAN PACIFIC CONSULTING SERVICES LTD: The Impact on Canadian Transportation of Possible Changes in Canada's Economic Relationship with the U.S., Septembre 1973.

(13) COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN: Les transports, Librairie Armand Colin, Coll. Plan et Prospectives, Paris 1972.

(14) CENTRE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS: Sondage sur l'Industrie du Camionnage dans la Région Métropolitaine Recensée de Montréal, Montréal 1972.

(15) GOUVERNEMENT DU QUEBEC - MINISTERE DES TRANSPORTS: Rapport Technique sur la Praticabilité d'un Système de T.R.R.A.M.M., #7, Analyse Economique.

(16) BERNHEIM, Jean et Al.: Pour une Politique Economique des Transports, Eyrolles, Coll. "Transport et Environnement", Ed. Eyrolles, Paris, 1972.

(17) VOSSE, Paul: Aspects Economiques du Marché des Transports, (Cours de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées), Ed. Eyrolles, Paris, 1975.

(18) HIRSH, Werner Z.: Urban Economic Analysis, McGraw Hill, 1973.

(19) OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT DU QUEBEC: Les Caractéristiques Sectorielles Interrégionales, Cahier III, La Production Régionale et l'Organisation de l'Espace, Collection: Les Schémas Régionaux, Mai 1976

CHAPITRE 8

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Dans une optique d'analyse des systèmes, ou encore d'approche systématique face à la question des transports, la politique des transports correspond à la commande du système et les outils d'une telle politique sont les organes de commande du système des transports.(1) Nous devons donc nous intéresser d'assez près à cette question et regarder quels sont les objectifs actuels de la politique des transports. Nous devrons également établir quelques alternatives concernant l'évolution probable de la politique des transports au Québec.

8.1 La politique des transports du gouvernement fédéral

Nous allons maintenant examiner quelques-uns des objectifs de la politique des transports du gouvernement fédéral. (2) Les auteurs du Rapport sommaire sur la politique des transports, précisent d'abord le rôle des transports au Canada:

"Le transport est essentiel à l'activité économique du pays. Il sert de base à l'économie intérieure et permet au Canada de jouer un rôle d'état commerçant, favorisant ainsi l'enrichissement et permettant surtout la réalisation de priorités sociales et culturelles plus vastes. Cependant, le transport peut et doit agir comme un appui direct à ces priorités nationales, en fournissant les services requis pour relier entre elles les régions et pour soutenir l'unité du pays". (3)

---

(1) Voir à ce sujet "Prospective et Analyse de Systèmes" dans la collection, travaux et recherches de prospective. #14 La documentation française, février 1971. Voir également: Kimon Valeskakis, L'approche systémique, dans G.I.P.Q. Cahiers méthodologiques tome 1, février 1976

(2) Ces objectifs sont exposés dans Transport Canada (1)

(3) Le souligné est de nous, cet objectif de la politique canadienne des transports confirme ce que nous disions à la section 6.2 du présent rapport. De plus, comme l'indique le Ministre des Transports dans son avant-propos "Le gouvernement a donné son accord au cadre d'ensemble, à la politique et aux principes énoncés dans ce rapport, afin qu'ils servent de base à la discussion publique, ...". Voir Transport Canada (1) - page 1

Le rôle du transport au Canada étant clairement établi, les auteurs du rapport nous indiquent les objectifs à rechercher dans la mise sur pied de la politique des transports:

"Il faudra redistribuer les ressources et les efforts pour mettre sur pied des services plus étendus, développés et améliorés. Les décisions portant sur la nature et l'emplacement des services et des installations qui doivent être implantés sont cruciales à cause de l'ampleur des ressources privées et publiques qui sont en jeu et à cause de leur impact éventuel sur l'économie, sur la répartition du développement, sur la qualité de l'environnement et sur les priorités sociales du pays. Comme par le passé, les transports doivent jouer un rôle important, qui consiste à mettre sur pied les services nécessaires et ainsi servir d'instrument aux visées économiques, sociales, politiques et nationales". (1)

Les interrelations entre le système des transports et les autres composantes du système global sont donc prises en charge dans l'énoncé des objectifs généraux de la politique des transports au Canada. Ceci dit, il semble, selon ce rapport (2), que l'on va assister à une forte augmentation des capacités du système actuel au cours des 10 ou 15 prochaines années: "Pour les dix ou quinze prochaines années, on envisage une expansion majeure de la capacité actuelle du réseau ferroviaire, du réseau routier, des installations portuaires et peut-être du Canal Welland au sud, de même que des prolongements majeurs vers le nord de la Colombie Britanique, de l'alberta, de l'Ontario, du Québec, du Labrador et des territoires du Nord-Ouest. Cette expansion offrira au Canada des perspectives extrêmement importantes". (3)

On s'attend donc à une augmentation des capacités actuelles du système et à une extension vers le nord du réseau, mais quel rôle le gouvernement d'Ottawa entend-il jouer là-dedans ?

"Il est donc clair que, même si l'on doit compter sur les forces concurrentielles du marché chaque fois que les conditions économiques et techniques le permettent, il faut maintenant de la part du gouvernement, une intervention beaucoup plus active que celle envisagée par la loi nationale sur les transports. Ce leadership pourrait toutefois se traduire par divers degrés d'intervention réelle du gouvernement dans le développement, l'utilisation et la règlementation du système de transport et dans la propriété des installations et des compagnies de transport. Des solutions diverses s'offrent: propriété complète du secteur privé, propriété mixte - publique et privée - comme actuellement, traitement des transports comme services publics ou nationalisation". (4)

---

(1) Transport Canada (1) - page 2
(2) Toujours le rapport Transport Canada (1)
(3) Transport Canada (1) - page 1
(4) Transport Canada (1) - page 26

Puis, suite à ces quelques interrogations, les auteurs du rapport concluent: "La solution préférable est donc de garder une combinaison de transporteurs publics et privés pour assurer une exploitation rentable dans le contexte d'une initiative gouvernementale, notamment dans l'élaboration de services et d'installations étendus, élargis ou améliorés". (1)

Dans le but de compléter ce survol rapide du Rapport sommaire sur la politique des transports au Canada, nous reproduisons en annexe (2) au présent chapître, les principes de politique proposée.

8.2 La politique québécoise des transports

Jetons d'abord un coup d'oeil sur le résumé des activités du ministère des transports tel que formulé dans son rapport annuel 1975-1976. (3)

"De manière à satisfaire les besoins croissants du Québec, son action (celle du ministère des transports) s'est inscrite dans le cadre d'impératifs majeurs visant le développement des transports par terre, par eau et par air. L'ensemble des activités a ainsi porté sur les objectifs suivants:

- la conservation des équipements de transport déjà en place et leur amélioration;

- l'implantation progressive d'une infrastructure de transport terrestre de base sur l'ensemble du territoire, y compris les régions éloignées et de ressources;

- l'établissement d'un réseau aérien régional;

- le développement du St-Laurent comme axe majeur de transport maritime et d'industrialisation, et l'amélioration des liaisons interrives;

- la rationalisation des interventions en milieu urbain par la coordination et l'intégration des systèmes de transport, et par la promotion du transport collectif;

- la protection du public, des usagers et des transporteurs;

- et la fourniture d'un soutien efficace à la réalisation des diverses missions gouvernementales dans le domaine économique, de l'éducation, des richesses naturelles, de la gestion gouvernementale et des affaires sociales.

---

(1) Transport Canada (1) - page 28
(2) Voir Annexe I à la fin du chapître
(3) Voir (2) - Ministère des Transport - à ce sujet

La production des biens et services découlant de la poursuite de ces objectifs a nécessité des déboursés de 1.026 milliards de dollars. Ces dépenses, effectuées dans toutes les régions du Québec, constituent une augmentation de plus de 20% sur celles de 1974-1975.

Elles représentent de plus une part appréciable de l'ensemble du budget du gouvernement du Québec au cours de la période 1975-1976, à savoir 11%. (1)

Le tableau 8.1 nous montre la ventilation des crédits bruts par programme entre 1971 et 1976.

Regardons maintenant les objectifs visés et les actions entreprises par le ministère des transports du Québec dans chacune des trois grandes catégories de transports:

Transport par terre

"Que ce soit pour les finalités économiques, sociales, domestiques, de travail ou de loisir, le transport par terre demeure incontestablement le plus utilisé au Québec. Aussi ce secteur a-t-il continué de retenir l'attention du ministère des transports en 1975-1976, alors que plus de $980 millions y ont été consacrés, soit 96% des dépenses totales". (2)

Transport par air

"De façon à obtenir une meilleure complémentarité et intermodalité dans les transports au Québec, le ministère des transports a accentué son action en 1975-1976 dans le transport par air, dans les limites de ses pouvoirs". (3)

Transport par eau

"Dans le cadre de ses juridictions et en relation avec les besoins du Québec, le ministère des transports a connu une évolution assez significative au chapître du transport par eau au cours de 1975-1976, en vertu d'interventions plus nombreuses et plus importantes que par les années antérieures. Ses principales activités ont porté dans trois directions, à savoir: l'amélioration des équipements et infrastructures maritimes, l'établissement d'un système efficace de dessertes maritimes, et le développement du fleuve St-Laurent et de la rivière Saguenay en tant qu'axes d'industrialisation et de transport". (4)

---

(1) Ministère des transports (2) - pages 10, 11
(2) Ministère des transports (2) - page 15
(3) Ministère des transports (2) - page 27
(4) Ministère des transports (3) - page 33

TABLEAU 8.1

CREDITS BRUTS PAR PROGRAMME 1971 - 1976

(en millions de dollars)

PROGRAMME	1971-72		1972-73		1973-74		1974-75		1975-76	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Systèmes de transports terrestres	2,0	0,4	2,6	0,4	3,3	0,5	8,4	1,0	15,8	1,5
Information contrôle, sécurité	10,0	1,8	11,8	1,8	15,8	2,2	20,7	2,5	25,9	2,5
Construction du réseau routier	352,0	61,7	395,8	61,8	436,7	60,6	505,4	59,2	583,9	56,9
Conservation du réseau routier	116,9	20,5	126,0	19,7	144,5	20,1	171,7	20,1	212,5	20,7
Gestion interne et soutien	14,4	2,5	17,8	0,8	22,6	3,1	28,6	3,3	34,1	3,3
Transports maritime et aérien	2,4	0,4	8,8	1,4	14,4	2,0	14,0	1,6	17,0	1,7
Transport aérien gouvernemental	5,2	0,9	5,6	0,9	5,9	0,8	7,2	0,8	12,8	1,2
Transport scolaire	67,0	11,8	71,8	11,2	77,2	10,7	98,7	11,6	124,2	12,2
TOTAL:	**569,9**	**100,0**	**640,2**	**100,0**	**720,4**	**100,0**	**854,7**	**100,0**	**1 026,2**	**100,0**

SOURCE: Ministère des Transports (2)

Selon monsieur Jacques Charland, sous-ministre adjoint des transports du Québec, nous devrions assister dans l'avenir à un effort de rationalité dans le transport québécois.

"En effet, tout en s'inspirant davantage des exigences de la réalité socio-économique québécoise, l'Etat semble appelé, à intervenir plus radicalement que par le passé dans l'économie des transports et à y exercer un certain dirigisme qui soit compatible avec notre système d'économie du marché." (1)

"Avant 1972, le ministère des transports investissait ses énergies vers des solutions de type "génie routier". La période de 72-75 a vu naître une période de planification adaptive (sic) orientée vers des préoccupations et des solutions multimodales. En fait, la période 72-75 a été un des premiers jalons d'une planification d'ensemble limitée par les possibilités financières du ministère". (2)

8.3 La politique portuaire québécoise

Lors d'une conférence de presse en date du 20 février 1975 (3), le premier ministre Robert Bourassa nous apprenait que son gouvernement avait pris la décision de se doter d'une politique portuaire. Les principaux éléments ou objectifs de cette politique étaient:

- le super port sera construit sur la rive-sud, en aval de Québec et il pourra comporter deux têtes, l'une pour le "vrac solide" et l'autre pour le "vrac liquide"

- le gouvernement mettra sur pied une Société portuaire pour promouvoir le développement de l'ensemble du réseau portuaire québécois.

---

(1) Extrait d'un discours prononcé par monsieur Charland lors du congrès annuel de l'Association des Routes et des Transports du Canada, à Calgary, le 25 septembre 1974 et rapporté dans la revue Transport routier du Québec Inc., décembre 1975 - page 24

(2) Transport routier du Québec Inc. - décembre 1975 - page 24

(3) Voir le compte-rendu qu'en a fait le journal Le Devoir, 21 février 1975

Le gouvernement a l'intention de développer le potentiel portuaire québécois en visant les quatre objectifs suivants:

- apporter une attention particulière aux ports de Montréal et de Québec;

- assurer la complémentarité des ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières et du super port de façon à ce qu'ils puissent remplir pleinement leur vocation de portes d'entrée et de sortie pour le trafic de l'est du Canada et de la région des Grands Lacs;

- inscrire le développement portuaire dans le cadre du développement économique des régions en cause par l'aménagement de parcs industriels portuaires.

Ces éléments d'une politique portuaire, découlent directement du rapport de Bruno Riendeau remis à l'Office de Planification et de Développement du Québec, et portent sur les avantages comparatifs et la vocation des ports du Québec. (1) (2)

Le principal obstacle (et il est de taille) à l'établissement d'une véritable politique portuaire québécoise est le statut politique actuel du Québec. En effet, dans les listes des recommandations du rapport Riendeau (3), on retrouve entre autres:

"Attendu que le Conseil des Ports Nationaux dans sa préoccupation de maintenir un équilibre entre les ports canadiens, n'a jamais, et ne favorisera jamais le développement des ports du Québec de façon à bénéficier au maximum de leurs avantages comparatifs par rapport à ceux des maritimes;" (4)

"Il est recommandé que le Gouvernement du Québec passe immédiatement à l'action sur trois plans principaux, à savoir: sur le plan législatif, sur le plan investissement et sur le plan études:....

Les études à effectuer en priorité pourraient être:

- l'analyse fouillé des tarifs ferroviaires entre Halifax, St-Jean, N.B., et le centre du Canada et des Etats-Unis afin de déterminer avec certitude s'il y a discrimination". (5)

---

(1) Voir B. Riendeau (6)
(2) Un sous-ministre présent à la conférence de Presse a indiqué d'ailleurs que la politique portuaire n'existait pas encore et qu'il faudrait l'élaborer à partir de ce rapport.
(3) Voir B. Riendeau (6)
(4) B. Riendeau (6) - page 212
(5) B. Riendeau (6) - page 215

ANNEXE 1

PRINCIPES DE POLITIQUE PROPOSES

SOURCE: TRANSPORT CANADA (1)

Conformément au vaste cadre conceptuel esquissé plus haut, et vu les caractéristiques et les besoins probables de l'avenir des systèmes de fret et de passagers, les problèmes majeurs et les possibilités nécessitent une décision gouvernementale, la combinaison de transporteurs publics et privés et le désir du gouvernement de se servir des transports comme instrument de politique publique, il est proposé ce qui suit:

1.- Un système global de transport pour le Canada assurant un accès et un traitement égal à tous les usagers constitue un instrument essentiel de soutien pour la réalisation des objectifs économiques et sociaux du pays.

2.- Le gouvernement a la responsabilité de pourvoir à l'installation d'un système global efficace à cette fin.

3.- La réalisation de cet objectif exige l'intégration des services fournis par les modes les plus appropriés pour chaque service particulier.

Il est en outre proposé que, pour faire face aux objectifs et aux exigences des secteurs publics et privés, les principes suivants soient adoptés:

1.- Toutes les options de transport et étrangères au transport devraient être prises en considération dans le développement et la mise sur pied de services de transport.

2.- Dans les secteurs où les particularités économiques et techniques le permettent, la concurrence intermodale et intramodale doit être favorisée.

3.- Dans l'établissement de services de transport, il devrait y avoir une combinaison de propriétaires-transporteurs publics et privés, ces derniers sous contrôle canadien, ainsi que de transporteurs nationaux ou régionaux, mais il faudra reconnaître que, dans l'éventualité d'un conflit entre les objectifs publics et les objectifs privés, l'intérêt public devra prévaloir et que les intérêts du service national global devront l'emporter.

4.- Il doit exister un objectif de rentabilité commerciale, comprenant la récupération des déboursés, pour l'exploitation du service de transport et pour les installations et services en soutien direct du transport.

5.- Il doit être admis que, lorsque la mise en oeuvre d'une politique nationale ou d'une politique particulière de développement exige une exception au principe (4), les coûts imposés doivent être clairement et spécifiquement identifiés et assumés par le gouvernement.

6.- Dans les secteurs où il existe une concurrence effective, les taux de transport doivent être établis en fonction des mécanismes du marché; dans les secteurs où une telle concurrence est absente, les tarifs doivent être réglés de façon à assurer la protection de l'usager, comme l'aurait fait la concurrence dans des conditions normales.

7.- Dans les secteurs où la concurrence des services existe mais où l'on considère que l'aide gouvernementale est nécessaire pour la réalisation d'objectifs sociaux ou économiques de portée nationale, l'aide ne doit pas perturber le choix du mode le plus approprié.

8.- Des mesures spéciales doivent être adoptées pour assurer le maintien des services de transport essentiels.

9.- Dans les limites de sa juridiction statutaire, l'organisme de réglementation doit être tenu responsable du contrôle de la conformité aux politiques nationales, normes de services, règles et lignes directrices établies par le gouvernement et sous l'égide desquelles fonctionnent les parties constituantes du système de transport.

10.- Des dispositions doivent être prises pour une consultation appropriée entre les différents niveaux de gouvernement et entre le gouvernement et le public pour une participation aux principaux aspects du processus de développement et de réglementation économique.

CHAPITRE 8

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) TRANSPORT CANADA: Politique des Transports, un Cadre d'Ensemble pour les Transports au Canada, Rapport Sommaire, Juin 1975.

(2) MINISTERE DES TRANSPORTS: Rapport Annuel 1975-1976.

(3) MINISTERE DES TRANSPORTS: Rapport sur l'Implantation d'un Système de TRRAMM, Québec 1974.

(4) VILLE DE MONTREAL: Secrétariat Administratif, Division du Budget, Budget Programme 1975-1976.

(5) BURNS, R.M.: "Transportation Policy: An Examination of Constitutional and Intergovernmental Aspects of a Coordinated Transportation Policy in Canada", Canadian Institute of Guided Ground Transport, Queen's University at Kingston, Ontario, Mars 1973.

(6) RIENDEAU, Bruneau: Concurrence et Complémentarité des Ports du Québec par rapport à d'autres Ports au Canada et aux Etats-Unis, Office de Planification et de Développement du Québec, Québec, Octobre 1974.

CHAPITRE 9

TENDANCES LOURDES ET FAITS PORTEURS D'AVENIR

9.1 Tendances lourdes

Nous avons, au cours des chapîtres précédents, apporté une description des interrelations entre le système des transports et son environnement.

Nous devons maintenant tenter de dégager les "tendances lourdes" (1) de l'évolution du système des transports; c'est-à-dire les "données dont l'évolution future est déterminée et prévisible avec un faible risque d'erreur (exemple: démographie)". (2)

Les phénomènes décrits ci-dessous nous apparaissent posséder suffisamment d'inertie, de "pesanteur" pour aiguiller le système des transports sur une voie qu'il nous est possible d'entrevoir dès maintenant.

9.1.1 Transport des marchandises

- Croissance continuelle du nombre de tonnes-villes transportées par l'ensemble des modes.

Le tableau 9.1 nous fournit une projection du nombre de tonnes-villes transportées au Canada jusqu'en 2001.

Le tableau 9.2 nous montre l'évolution des tonnages interurbains transportés par camion au Québec entre 1964 et 1970.

Le tableau 9.3 nous présente l'évolution du nombre de trains-villes marchandises au Canada entre 1963 et 1972.

Le tableau 9.4 nous fournit l'historique des tonnes et des tonnes-villes transportées par les compagnies aériennes de 1963 à 1972.

- Utilisation de plus en plus répandue des conteneurs.

Le tableau 9.5 nous donne une idée de l'évolution du tonnage annuel manipulé par conteneur aux portes de Québec et de Montréal.

---

(1) Voir Pierre Fréchette (1) pour une explication du concept de tendance lourde.
(2) D'après P. Massé (2)

- Normalisation et standardisation de plus en plus poussée

- Automatisation

- Intégration croissante des différents réseaux de transport

- Modifications techniques destinées à favoriser l'intermodalité

- Amélioration des méthodes de gestion en général

- Extension continuelle des réseaux de transport existants:

. Le réseau routier

Le tableau 9.8 nous montre l'extension des réseaux routiers urbains au Québec entre 1963 et 1971.

. Les lignes aériennes

. Les conduites

- aléoducs
- gazoducs
- minéraloducs (?)

9.1.2 Transport des voyageurs

Le graphique 9.1 illustre très bien les tendances actuelles dans le transport des passagers au Canada.

- Croissance du taux de possession d'automobiles

Le tableau 9.7 nous montre l'évolution du nombre de personnes par véhicule et par automobile au Québec entre 1963 et 1973.

- Augmentation continuelle du nombre de véhicules automobiles

Le tableau 9.6 représente l'évolution du nombre de véhicules automobiles enregistrés au Québec entre 1963 et 1974.

- Le maintien de la suprématie de l'automobile

- Accroissement de l'achalandage

. Transport par autobus et/ou métro en milieu urbain

Cette tendance est plutôt récente et n'est pas généralisée. On retrouve des augmentations annuelles supérieures à 5% pour la CTRSM, CTCRO et CTCUQ, à partir des années 1958. La CTCUM fait cependant

exception à cette règle. (1) Le tableau 9.10 nous apporte des précisions sur ce sujet dans le cas de la CTCUM.

. Transport par autobus interurbain (autocar)

Ici encore il s'agit d'une tendance plutôt récente. Il nous faut donc être très prudent compte tenu de l'information du tableau 9.9 qui nous fournit l'historique du nombre de passagers transportés par autobus urbain et interurbain au Québec entre 1963 et 1970.

- Mutation des structures administratives

. Création de commissions de transports desservant des communautés urbaines (CTCUM, CTCUQ) ou régionale (CTCRO) ou des territoires urbanisés comprenant plusieurs municipalités (CTRSM).

. Cette mutation des structures administratives correspond à la nécessité de l'intégration spatiale des réseaux.

- Concentration des entreprises

- Diminution des services ferroviaires

Le service voyageur subit un déclin constant depuis le début des années 1950.

- Saturation du marché automobile

"Dans les perspectives considérées nous pourrons atteindre en partie le niveau de saturation." (2)

9.1.3 Système des transports en général

- Croissance continue de la consommation énergétique dans le secteur des transports

- L'emploi presque exclusif des dérivés du pétrole comme carburant

- Augmentation continuelle des ressources financières requises pour répondre à la demande dans le secteur des transports.

Le tableau 9.11 nous fournit l'historique des investissements routiers au Québec.

---

(1) Ces informations nous ont été communiquées par Yvon Beauregard du Ministère des Transports dans sa lettre du 12 janvier 1977.
(2) Lettre de Beauregard, p. 5.

- Intervention croissante du gouvernement québécois dans le transport des personnes en milieu urbain. Au niveau:

  . du financement

  . de l'organisation administrative

  . de la gestion des réseaux

  . de la propriété des réseaux

- Augmentation des effets nuisibles sur l'environnement dû au fonctionnement du système des transports dans son ensemble:

  . pollution atmosphérique

  . bruit

  . vibrations

  . pollution des eaux et du sol

  . détérioration du paysage et de la qualité de la vie.

- Accroissement de l'impact financier et nouvelle priorisation des ressources financières (1)

L'exemple du moratoire sur l'extension du métro illustre très bien ce phénomène.

- Evolution technique plutôt lente dans l'ensemble

---

(1) Cette tendance a été portée à notre attention par Yvan Beauregard, dans sa lettre du 12 janvier 1977.

TABLEAU 9.1

PROJECTIONS DU NOMBRE DE TONNES-MILLES TRANSPORTEES AU CANADA

D'APRES SYSTEMS RESEARCH GROUP (7)

ANNEE	METHODE		
	*	**	***
1968 (1)	228.41	228.41	228.41
1971	278.27	280.58	283.05
1976	354.95	366.23	371.66
1981	451.72	477.20	486.75
1986	573.88	620.96	636.28
1991	728.25	807.22	830.62
1996	923.36	1,048.62	1,083.21
2001	1,167.40	1,356.33	1,406.20

* A partir d'une régression linéaire du nombre de tonnes-milles per capita sur le PNB per capita

** A partir d'une régression linéaire du nombre de tonnes-milles sur le total des biens produits

*** A partir d'une régression linéaire du nombre de tonnes-milles per capita sur le total des biens produits per capita.

SOURCE: D.B.S. Transportation Service Bulletin - cat. no. 50-001

TABLEAU 9.2

TONNAGES INTERURBAINS TRANSPORTES AU QUEBEC DE 1964 A 1970*

ANNEE	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
(10^6 tonnes)	46	50	47	47	53	62	62

* Estimé à partir de l'hypothèse que le Québec compte pour environ 25% du total des tonnes transportées au Canada.

SOURCE: J. N. Vallière (3) - page 30

TABLEAU 9.3

EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAINS-MILLES MARCHANDISES AU CANADA ENTRE 1963 - 1972

ANNEE	NOMBRE DE TRAINS-MILLES MARCHANDISES (en milliers)
1963	62,276
1964	66,709
1965	67,912
1966	68,304
1967	67,774
1968	59,764
1969	60,105
1970	62,550
1971	64,185
1972	66,527

SOURCE: BFS: 52-206 - reproduit dans J.N. Vallière (3) - page 37

TABLEAU 9.4

HISTORIQUE DES TONNES ET DES TONNES-MILLES DES CIES AERIENNES, GROUPES 1, 2, 3, 4 ET DE QUEBECAIR DE 1963 A 1972 (EN MILLIERS)

Année	Groupe I		Québecair Inc.		Groupe 2		Groupe 3		Groupe 4	
	livres	t.m.	livres	t.m.	livres	t.m.	livres	t.m.	livres	t.m.
1963	105,298	--	3,680	—	50,188	—	60,125	—	35,447	--
1964	128,308	78,235	2,889	514	46,108	10,952	61,396	11,987	34,615	4,657
1965	157,327	100,290	3,334	581	55,164	12,436	59,421	9,009	34,481	1,773
1966	189,851	126,126	5,102	754	57,870	11,985	72,490	9,051	36,891	705
1967	201,818	145,917	4,135	721	50,362	12,996	77,087	10,660	37,568	521
1968	247,132	197,087	5,541	1,407	59,949	17,848	81,430	10,185	60,251	1,593
1969	255,894	237,346	4,864	1,335	98,778	29,147	108,961	34,410	45,083	2,417
1970	309,076	281,550	6,762	1,331	156,826	43,189	96,902	14,558	47,587	2,452
1971	334,326	316,342	7,493	1,426	178,379	52,234	91,278	7,879	61,812	5,811
1972	357,980	350,401	8,413	1,673	188,308	57,667	126,482	22,556	50,614	6,339

SOURCE: B.F.S. no: 51-202 pour 1963 à 1969
B.F.S. no: 51-002 pour 1970 à 1972

N.B. T.m - tonnes-milles

SOURCE: J. N. Vallière (3) - page 56

TABLEAU 9.5

TONNAGE ANNUEL MANIPULE PAR CONTENEUR (CHARGE ET DECHARGE) AUX PORTS DE QUEBEC ET MONTREAL

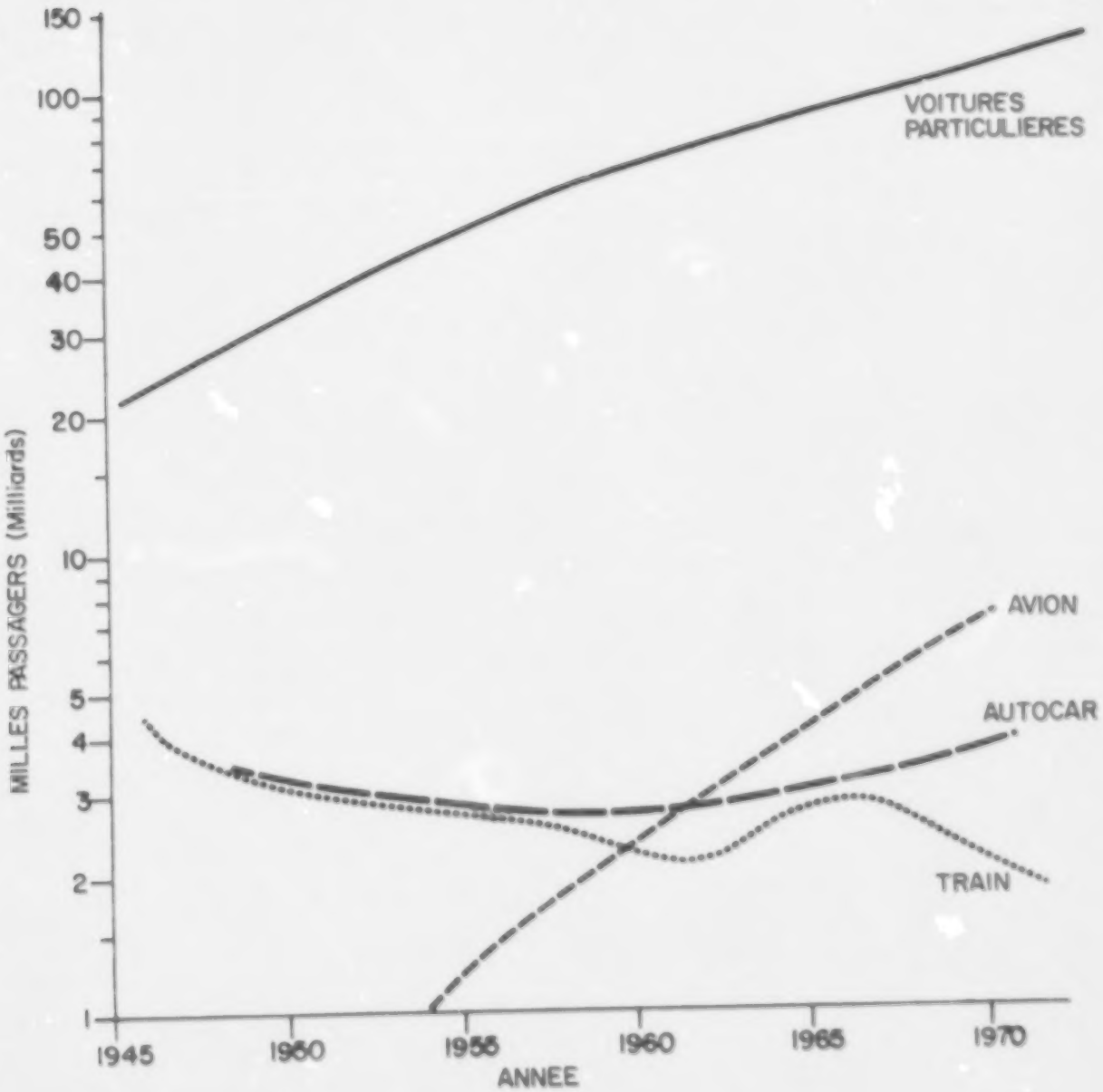
Port	Année	Marchandise Générale*	Conteneurs	% en Conteneurs
Quebec	1969	844,560	91,929	10.9
	1970	1,009,898	300,586	29.8
	1971	1,292,788	602,649	46.6
	1972	1,152,065	685,292	59.5
	1973	1,099,855	850,355	77.3
Montréal	1969	4,283,873	496,023	11.6
	1970	4,520,184	907,132	20.1
	1971	4,775,520	1,276,122	26.7
	1972	3,555,359	1,248,833	35.1
	1973	3,679,689	1,717,981	46.7

* Inclut la marchandise en conteneurs

SOURCE: Conseil des Ports Nationaux reproduit dans (4) B. Kiendeau

GRAPHIQUE 9.1

MILLES-PASSAGERS TENDANCES



SOURCE: C.U.M. (8)

TABLEAU 9.6

VEHICULES AUTOMOBILES ENREGISTRES AU QUEBEC (1963-1974)

(En milliers)

Québec	
Année	Enregistrement
1963	1382
1964	1441
1965	1481
1966	1556
1967	1769
1968	1889
1969	1998
1970	2115
1971	2280
1972	2589
1973	2556
1974	2789

SOURCE: B.F.S. No. 53-219
Reproduit partiellement dans J. N. Valière (3)

TABLEAU 9.7

NOMBRE DE PERSONNES PAR VEHICULES ET PAR AUTOMOBILES AU QUEBEC (1963-1973)

Québec		
Année	Tous Vehicules	Autos
1963	4.0	5.1
1964	3.9	5.0
1965	3.8	4.9
1966	3.7	4.9
1967	3.3	4.3
1968	3.1	4.1
1969	3.0	3.9
1970	2.8	3.8
1971	2.6	3.5
1972	2.3	3.2
1973	2.4	3.0
Diminution Annuelle Moyenne %	5.9%	5.0%

SOURCE: S.C. 53-219
Reproduit dans J.N. Vallière (3)

TABLEAU 9.8

MILLAGE TOTAL DES RESEAUX ROUTIERS URBAINS DU QUEBEC (1963-1971)

Année	Québec (milles)
1963	8,332
1964	8,364
1965	8,750
1966	8,786
1967	9,686
1968	11,108
1969	10,883
1970	11,402
1971	11,889

SOURCE: B.F.S. No. 53-201
Reproduit dans J.N. Valière (3)

TABLEAU 9.9

HISTORIQUE DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTES PAR AUTOBUS URBAINS ET INTERURBAINS AU QUEBEC - 1963-1970 (EN MILLIERS)

Année	Autobus Urbains*	Autobus Interurbains**
1963	346,696	28,335
1964	350,713	25,855
1965	322,349	23,760
1966	344,326	27,810
1967	367,457	29,274
1968	341,388	27,121
1969	339,235	21,499
1970	317,620	23,841

SOURCE: * B.F.S. No. 53-216
**B.F.S. No. 53-215

TABLEAU 9.10

C.T.C.U.M. (STATISTIQUES)

Année	Nombre de Voyageurs (milliers)	Nombre de Véhicules Autobus	Nombre de Véhicules Métro
1963	279,085	1,896	---
1964	285,023	1,896	---
1965	124,734	1,896	---
1966	258,738	1,996	369
1967	284,803	1,971	369
1968	308,059	1,957	369
1969	287,254	1,852	369
1970	266,700	1,852	369
1971	264,212	1,850	345
1972	270,026	1,825	345
1973	274,650	1,890	345
1974	263,119	1,904	336
1975	264,306	1,985	336

SOURCE: Rapport annuel (C.T.C.U.M.)
Reporduit dans J.N. Valière (3)

TABLEAU 9.11

INVESTISSEMENTS ROUTIERS AU QUEBEC - 1963-1972

(En million de dollars)

Année	Urbains	Interurbains
1963	63	246
1964	63	338
1965	70	391
1966	79	398
1967	88	298
1968	109	291
1969	103	296
1970	226	289
1971	209	506
1972	---	443

SOURCE: B.F.S. No. 53-201
Reproduit dans J.N. Valière (3)

9.2 Faits porteurs d'avenir

Les faits porteurs d'avenir sont "des faits actuellement à faible dimension, mais dont on peut raisonnablement prévoir que leur évolution exercera une influence importante largement déterminante dans l'avenir" (1), "parler de "faits porteurs d'avenir" ou de "germes de changement" (2), c'est introduire l'incertitude, la nouveauté dans l'analyse. C'est s'ouvrir l'esprit à des réalités aujourd'hui moins importantes mais qui sont appelées à le devenir. (3)

Certains phénomènes marginaux propre au système actuel des transports ont retenu notre attention, nous tenterons d'expliquer brièvement les raisons qui ont motivé un tel choix de notre part.

9.2.1 Transport des voyageurs

- L'aménagement de voies réservées aux piétons.

La ville de Québec a interdit la circulation sur une partie de la rue St-Jean entre 18:30 et 24:00 heures sur semaine et le dimanche toute la journée et ce depuis le 23 juin 1976. Cet été, à Montréal, la Place Jacques-Cartier est également interdite à la circulation automobile. A notre connaissance, ce sont les deux seuls cas du genre au Québec. On pourrait cependant ajouter à cela de nombreux exemples aux Etats-Unis, en Europe ou encore au Canada. Gaudry cite l'exemple suivant:

"Si rien n'est fait dans ce sens chez nous, il ne faudra pas se surprendre d'apprendre un jour que des citoyens exacerbés ont, comme à Berkeley récemment, décidé de fermer des rues pour obtenir un peu de silence, d'air pur et de sécurité" (4)

- L'introduction de voies réservées aux autobus dans les grandes villes.

Rien de tel n'existe encore à Montréal mais l'expérience est actuellement tentée à Québec et semble bien fonctionner.

---

(1) D'après Massé (2) cité par Fréchette (1)
(2) D'après Julien, Lamonde et Latouche (5)
(3) P. Fréchette (1) - page 47
(4) M. Gaudry (6) - page 264

- La taxe en vue de décourager l'achat des grosses voitures automobiles que l'on retrouve dans le dernier budget du gouvernement fédéral.

- L'opposition grandissante aux projets d'infrastructure en milieu urbain.

Le cas le plus célèbre est certainement celui de la construction de l'autoroute est-ouest à Montréal (1). Nous pouvons mentionner également le cas de la construction de l'autoroute Spadina à Toronto.

---

(1) Une commission de citoyens (Commission Joubert) a tenu des audiences à ce sujet et déposé son rapport en novembre 1971

CONCLUSION

Cette étude sur la prospective du système des transports nous a fait prendre conscience de la complexité des processus évolutifs dans ce domaine. Le moins qu'on puisse dire c'est que la dynamique du système des transports est loin d'être parfaitement comprise. Les sources de changement sont à la fois nombreuses et très diversifiées. Il en est de même des principaux agents qui interviennent dans le fonctionnement de ce système. Tout effort de prospective est nécessairement tributaire de l'état de nos connaissances sur la nature des phénomènes étudiés, en d'autres mots, de l'information qu'il est possible d'obtenir sur le système:

- principales variables endogènes
- grandeur de ces variables
- relations qui existent entre ces variables

Il existe, bien sûr, un grand nombre de modèles mathématiques décrivant certaines relations particulières entre quelques-unes des variables du système, mais ceux-ci ne peuvent décrire le fonctionnement de l'ensemble du système.

La description de l'évolution possible du système des transports dans son environnement urbain et régional devra être complétée par l'élaboration d'un certain nombre de scénarios décrivant les futurs alternatifs de ce système envisagés pour 1995.

La rédaction de ces scénarios devrait normalement être faite au cours de la prochaine phase du projet de "prospective du système socio-économique québécois".

CHAPITRE 9

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

(1) FRECHETTE, Pierre: Tendances Lourdes et Faits Porteurs d'Avenir, dans Groupe Interuniversitaire pour une Prospective Québécoise, Cahiers Méthodologiques, Tome 1, Février 1976.

(2) MASSE, Pierre: Le Plan ou l'Anti-Basard, Coll. "Idées", Gallimard, Paris, 1965.

(3) VALLIERE, Jean-Noel: Inventaire des Modes de Transport Urbain et Interurbain au Québec et quelques Constatations, Annexe 2, dans le Recueil des Annexes au Document sur le Transport Urbain au Québec, Ministère des Transports, Janvier 1975.

(4) RIENDEAU, Bruneau: Concurrence et Complémentarité des Ports du Québec par rapport à d'autres Ports au Canada et aux Etats-Unis, O.P.D.Q., Québec 1974.

(5) JULIEN, Pierre-André, Pierre Lamonde et Daniel Latouche: "La Méthode des Scénarios en Prospective", l'Actualité Economique, Avril, Juin 1975.

(6) GAUDRY, Marc: Les Transports dans le Rapport sur l'Urbanisation au Québec, l'Actualité Economique, Avril, Juin 1976.

(7) SYSTEMS RESEARCH GROUP: Canada, Transportation to the Year 2000, Toronto 1970.

(8) CASTONGUAY, Claude: L'Urbanisation au Québec, Rapport du Groupe de Travail sur l'Urbanisation, Québec, Février 1976.

PROSPECTIVE DU SYSTEME SOCIO-ECONOMIQUE QUEBECOIS

RAPPORT DU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET REGIONAL DU QUEBEC

par

Pierre Fréchette

Université du Québec à Montréal

novembre 1977

Version finale

F3

Ce rapport du sous-système urbain et régional s'appuie sur les travaux d'une équipe multidisciplinaire composée de:

S. Carlos, directeur du Centre de sondage de l'Université de Montréal

J.-H. Chung, professeur au Département de science économique et directeur du LARSI, UQAM

L. Gratton, chargé de recherche en économique, UQAM

M. Lavigne, professeur (sociologie) à l'INRS-Urbanisation

L. Pelletier, chargé de recherche en économique, UQAM

M. Polis, professeur à l'Ecole polytechnique de Montréal

P. Fréchette, professeur au Département de science économique, UQAM, et responsable du dossier du sous-système urbain et régional

Les travaux du sous-système urbain et régional ont donné lieu aux ouvrages suivants:

J.-H. CHUNG: Montréal, pôle de développement

L. GRATTON: L'étalement urbain de la région métropolitaine de Montréal

L. GRATTON: La mobilité interrégionale au Québec

M. LAVIGNE et S. CARLOS: La difficile gestation de l'homo urbanus québécois

M. POLIS et L. PELLETIER: L'évolution du système des transports au Québec, horizon 1995

P. FRECHETTE: Le développement urbain et régional du Québec, Rapport du sous-système urbain et régional

P. FRECHETTE: Rapport-synthèse du sous-système urbain et régional

TABLE DES MATIERES

Page

Avant-propos..... 1

Chapitre 1: Introduction..... 2

PREMIERE PARTIE: LA DETERMINATION DE LA BASE DU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL..... 5

Chapitre 2: Le développement urbain du Québec..... 8

2.1 La croissance démographique urbaine..... 8
2.2 La croissance économique urbaine..... 13
2.3 Le portrait du réseau urbain québécois..... 22
2.4 Les besoins collectifs urbains et les finances municipales..... 25

Chapitre 3: Le rôle de Montréal..... 39

3.1 Montréal; pôle de développement en Amérique du Nord..... 39
3.2 L'habitat urbain de Montréal et son étalement..... 44
3.3 L'homme urbain québécois..... 50

Chapitre 4: Les disparités régionales..... 56

4.1 La participation à la population active et le chômage..... 56
4.2 Le revenu personnel..... 56
4.3 La croissance économique..... 58
4.4 La concentration de l'activité économique dans l'espace québécois..... 59

Chapitre 5: Les disparités structurelles interrégionales..... 71

5.1 Les trois types de régions..... 71
5.2 Les disparités structurelles interrégionales dans l'activité économique globale..... 72
5.3 Les disparités structurelles interrégionales dans le secteur manufacturier..... 74
5.4 Le portrait des régions..... 75

Page

Chapitre 6: Les industries régionales de base..... 89

6.1 Les mines..... 89
6.2 La forêt..... 91
6.3 Les pâtes et papier..... 93
6.4 Le textile, bonneterie, vêtements..... 94

Chapitre 7: Les causes des disparités régionales..... 103

7.1 Les facteurs purement économiques..... 103
7.2 L'impact des interventions fédérales dans l'espace..... 106
7.3 Les politiques fédérales de développement régional..... 110
7.4 Les interventions du gouvernement du Québec..... 116

DEUXIEME PARTIE: LA PROSPECTIVE DU PRESENT: LES TENDANCES, TENSIONS ET FAITS PORTEURS D'AVENIR 119

Chapitre 8: La croissance économique urbaine et régionale..... 119

Chapitre 9: La croissance démographique urbaine et régionale..... 125

Chapitre 10: La qualité de la vie..... 129

TROISIEME PARTIE: UNE IMAGE DU QUEBEC URBAIN ET REGIONAL..... 134

BIBLIOGRAPHIE..... 142

AVANT-PROPOS

La réalisation de ce projet d'envergure dans des limites de temps aussi restreintes n'a pas été une mince tâche. Cela a été rendu possible grâce à la collaboration d'un grand nombre de personnes qui nous ont appuyés quotidiennement avec enthousiasme et que j'aimerais remercier sincèrement: les économistes de l'Office de planification et de développement du Québec, les membres du Comité-conseil du sous-système urbain et régional, mes collègues du comité-directeur du GIPQ, mes collaborateurs immédiats (Mlle Marie Lavigne et MM. Serge Carlos, Joseph Chung, Laurent Gratton, Léo Pelletier et Michael Polis) ainsi que Mlle Marie Leahey, Mme Marielle Dionne et Mlle Jeanne-D'Arc Martel qui ont eu l'amabilité et la persévérance de dactylographier le manuscrit.

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

Le sous-système urbain et régional représente l'expression spatiale de l'économique et du socio-politique. Au Québec comme dans les pays occidentaux en général, l'urbanisation et l'industrialisation ont constitué les deux composantes intrinsèques du même phénomène qu'est la croissance économique. Un document de la DATAR parle même de la "soumission de l'urbain aux variations socio-économiques".(1) La même observation vaut pour le Québec. Les préoccupations en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'écologie, de qualité de la vie ont rarement été des variables importantes dans l'évolution passée et même présente. Peut-être en sera-t-il différemment dans l'avenir.

Ceci se remarque dans les relations que l'homme québécois a entretenu et entretient avec son espace. Si le coureur des bois et l'agriculteur du siècle dernier semblaient vivre en harmonie avec son univers, que dire de l'homme urbain et industriel moderne qui s'entasse dans de petits chalets le long des rives de lacs désormais pollués? Que dire des types particuliers et coloniaux d'appropriation de l'espace qui ont survécu jusqu'aujourd'hui comme les villes minières et forestières appartenant complètement à une compagnie, les concessions forestières, les clubs privés? Tout cela manifeste l'esprit de domination, de harnachement, de l'espace.

Pourtant, l'espace a joué et joue un grand rôle dans la vie économique et sociale des Québécois, autant par la rareté des contacts sociaux qu'il imposait au siècle dernier que par les espaces verts de loisirs qui s'offrent au citadin d'aujourd'hui. En fait, l'espace joue un rôle important à la fois comme contenant de ressources (minières, forestières...) rares qui alimentent l'appareil de production mais qui sont essentielles au plan écologique; comme contenant des équipements productifs; comme lieu d'échanges sociaux; comme distance qui limite les échanges économiques et sociaux, bien que les moyens modernes de communication font presque du Québec un "village global" comme en témoignent l'homogénéisation des comportements sociaux; et enfin, comme milieu de transmission des effets de polarisation et d'entraînement, c'est-à-dire d'interaction entre pôles. C'est donc dire que des aménagements variés de cet espace auront des effets en profondeur sur la vie économique et sociale des Québécois.

---

(1) DATAR: Le peuplement urbain français, La documentation française, 1973.

A cet égard, deux faits majeurs retiennent l'attention: l'émergence, avec la première expansion de l'industrie manufacturière, de ce qu'on a appelé par la suite les "déséquilibres" régionaux du Québec et le rôle de la technologie des transports.

Le Québec d'avant l'industrialisation peut être considéré comme un système agro-forestier quasi-autarcique.(1) Le principal facteur de production était le sol tandis que le principal moyen de transport était le transport par voie d'eau. Il s'ensuivait un "pattern" de peuplement relativement simple où l'expansion territoriale suivait les cours d'eau. Dans cette société agricole, les disparités régionales de revenu tenaient surtout à la qualité des sols et au travail de l'agriculteur. Il est probable que les disparités étaient moins prononcées qu'elles ne le sont maintenant, si l'on fait exception de l'extrême richesse de certains marchands et de quelques hommes politiques. Mais cette société agricole ne possédait pas suffisamment de terre et ne créait pas assez d'emplois pour conserver chez elle ses enfants. Ce fut l'époque de la grande émigration vers la Nouvelle-Angleterre.

La période 1860-70 marque le début de l'industrialisation du Québec. Jusque vers 1940, cette période fut dominée par le rail. L'expansion industrielle a donc suivi les voies ferrées, notamment dans les Cantons de l'Est où de nombreuses filatures de coton s'installèrent. De 1860 à 1870, le nombre d'établissements manufacturiers passe de 2,196 à 13,818 et le nombre de salariés de 7,276 à 66,714. C'est dire le bouleversement de l'époque. Montréal s'imposa tout de suite, à cause de l'importance de sa population et de sa situation géographique. Mais les autres régions du Québec n'étaient pas nettement défavorisées, avec l'exploitation du bois et les pâtes et papier (au tournant du siècle). D'autant plus que c'est l'époque du capitalisme familial et individuel. Chaque petit village voit naître une ou deux manufactures, souvent des filatures de coton dans les Cantons de l'Est.

Mais les mutations du capitalisme vers un capitalisme de grande entreprise ont amené rapidement, jusqué vers les années 1920 une concentration des entreprises qui s'est réalisée au profit des grands centres. C'est ici qu'ont commencé à jouer à plein les effets de polarisation des grands centres urbains, notamment Montréal. La répartition régionale de l'activité économique est virtuellement restée inchangée depuis.

On comprend facilement l'importance de la technologie en matière de transport. Chaque grande période technologique(2) (eau avant 1860, rail 1860-1940 et automobile depuis 1940) fait varier les facteurs de localisation des entreprises et, en retour, détermine une hiérarchie

---

(1) Voir R.-D. HIRSCH: Les origines et la nature des déséquilibres régionaux du Québec, COEQ, 1967.

(2) Voir P.-Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, 1975.

urbaine particulière. A l'intérieur d'une période technologique donnée, les changements de rang sont très mineurs.

L'objectif de cette étude est de dégager les principaux facteurs, les principales variables, qui composent les mécanismes qui permettent de comprendre comment l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace remplit la finalité du sous-système et jusqu'à quel point elle la remplit. Cette finalité a été définie comme étant "l'organisation optimale des ressources physiques et humaines dans l'espace en vue de la réalisation du bien-être des Québécois". Comme tout système humain, le sous-système urbain et régional est un système ouvert, qui fait qu'il n'y a pas nécessairement rupture si la finalité du sous-système n'est pas complètement atteinte.

L'examen des éléments des mécanismes qui modèlent le sous-système constitue ce qu'on appelle en langage prospectif la définition de la "base", des "éléments structurants" du sous-système. Cet examen est fait à partir de la problématique suivante, à savoir que l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace ainsi que les disparités et les problèmes qui en résultent (comme l'étalement de Montréal) ne sont pas le fait du hasard mais sont plutôt le résultat des décisions des agents sociaux, décisions prises sous certaines contraintes. C'est donc au niveau des agents sociaux qu'il faut se placer pour comprendre les phénomènes qui nous préoccupent. Et c'est seulement dans la mesure où cette réflexion est complète que l'on peut espérer dégager les tendances lourdes, les déséquilibres et tensions et les faits porteurs d'avenir. De même, seule la compréhension profonde des mécanismes qui sous-tendent le fonctionnement du sous-système permet de définir les politiques qui pourraient modifier l'allure du sous-système dans une prospective normative. La méthode utilisée est celle de l'analyse des systèmes où chaque variable vient en interaction avec une ou plusieurs autres variables.

PREMIERE PARTIE

LA DETERMINATION DE LA BASE DU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

Une des principales raisons qui amenèrent l'homme à se rassembler à l'intérieur d'agglomérations urbaines, fut le désir de se protéger contre ses ennemis. Les premières villes furent des place-fortes. En plus d'être des lieux de défense, les villes ont aussi été des places de commerce et de fabrication artisanale ainsi que le siège des administrations gouvernementales.

La ville moderne remplit sensiblement les mêmes besoins (exception faite de la défense), mais d'une manière infinement plus complexe. Au Québec comme dans les pays occidentaux en général, l'urbanisation et l'industrialisation constituent deux composantes intrinsèques du même phénomène qu'est la croissance de l'activité économique.

Cette ville moderne peut être considérée, à la manière de Dorfman[1], sous quatre aspects. Premièrement, comme le contenant de biens matériels tel les usines, commerces, habitations, moyens de communications, etc. Deuxièmement, comme une entité gouvernementale qui produit certains biens et services et coordonne l'activité des membres de la communauté. Ensuite, comme le lieu de rencontres, d'échanges sociaux, de circulation des idées, de diffusion des connaissances. Cette fonction sociale de permettre un plus grande variété de contacts humains est certes une des fonctions les plus importantes de la ville. Finalement, la ville consiste en une unité économique qui permet une exploitation plus prononcée des économies d'échelle de production.

En fait, l'histoire de la ville est un peu l'histoire de l'exploitation des économies d'échelle, tant au plan de la production de biens et services qu'au plan des contacts sociaux.

Dans le domaine économique, la fonction de la ville est de fournir des marchés aux entreprises. C'est ce qui explique en bonne partie la croissance des villes. Les entreprises ont intérêt à se situer près les unes des autres et près des agglomérations humaines parce qu'elles bénéficient ainsi d'économies d'échelle dites "économies d'agglomérations". En se situant à proximité des autres entreprises, une entreprise quelconque bénéficie du marché du travail, en ce sens qu'elle n'a pas besoin de dépenser pour l'en-

---

(1) R. DORFMAN: "The Functions of the City", pp. 32-40 dans A.H. PASCAL (ed.): Thinking about Cities, Dickenson Pub. Co., Belmont, California, 1970.

traînement des employés qu'elle désire embaucher. Elle bénéficie aussi de coûts de transport plus faibles pour ses intrants et son produit. Enfin, en se situant près d'une agglomération humaine, l'entreprise bénéficie de coûts de transports inférieurs si elle vend son produit aux consommateurs.

Parallèlement, les travailleurs et leurs familles ont intérêt à s'installer dans cette agglomération humaine, parce que la présence d'un grand nombre d'entreprises offre l'opportunité d'un vaste choix d'emplois. Les nouveaux immigrants le sentent bien, puisqu'ils ont tendance à s'installer dans les plus grands centres d'un pays, là où ils maximisent leurs chances d'obtenir un emploi. La croissance urbaine résulte donc d'une spécialisation plus poussée des tâches et de l'accroissement des échanges.

Il faut se rendre compte que la complexité (croissante, semble-t-il) de la vie urbaine provient de l'interaction, et parfois des conflits, entre la fonction économique et la fonction sociale de la ville. Autrement dit, il existe des interactions et des conflits entre le "sous-système urbain" et les autres sous-systèmes qui forment le système socio-économique québécois.

Dans les deux prochains chapîtres, nous voulons déterminer la "base", les "éléments structurants" du phénomène urbain québécois. Nous allons essayer de comprendre les mécanismes qui sont à la base du processus de croissance urbaine. Nous verrons ainsi à identifier les principales variables qui affectent le système urbain québécois.

Pour ce faire, il nous faut identifier les principaux agents. Car il faut bien comprendre que, dans une économie de marchés et de libre entreprise, le "système" ("réseau" ou "armature") urbain, comme la structure industrielle, est une résultante: la résultante des décisions de localisation des entreprises et des personnes, ainsi que des décisions de politiques gouvernementales qui contraignent les décisions privées. Autrement dit, l'affectation des ressources dans l'espace québécois a été littéralement façonnée, modelée, par les décisions de millions d'agents économiques. C'est à ce niveau qu'il faut comprendre le phénomène pour éviter de tomber dans la "magie" qui caractérise trop souvent les discussions dans ce domaine. La ville et sa croissance, le système urbain et son évolution sont donc considérés comme la résultante de décisions et non comme une variable instrumentale, sinon à long terme. Il convient donc de se demander pourquoi le système urbain québécois présente des caractéristiques qui lui sont propres.

Le schéma théorique que nous allons utiliser est plutôt éclectique. Il est construit à partir d'un modèle simple suggéré par Leven(1). La

---

(1) C.L. LEVEN: "Determinants of the Size and Spatial Form of Urban Areas", Regional Science Association, Paper, 1969, pp.7-28.

croissance de la population urbaine dépend de trois types de variables. Tout d'abord, pour que la population urbaine augmente, il faut des gens; donc la croissance démographique (variable d'offre). Ensuite, il faut des emplois, sinon les gens ne s'établiront pas dans cette ville; donc, la croissance économique (variable de demande). Finalement, il faut que la ville puisse accomoder la population à tous les points de vue; donc, la mise en place d'une infrastructure urbaine tant sociale qu'économique. Comme il n'y a pas nécessairement ajustement automatique entre la croissance démographique et économique par rapport à la capacité de la ville de satisfaire les autres besoins de ses habitants, on retrouve ici le conflit potentiel entre les fonctions économiques et sociales de la ville dont il a été fait état plus haut.

Ce dernier point sera traité partiellement dans le prochain chapitre mais surtout dans le troisième chapitre qui porte sur le rôle de Montréal, puisque c'est surtout à Montréal que se trouve crystallisé le conflit. Les deux premiers points de la croissance démographique et de la croissance économique font l'objet du prochain chapitre.

Les chapitres 4, 5, 6 et 7, par contre, mettent l'accent sur les phénomènes régionaux. Ce qui frappe, lorsqu'on étudie le développement régional du Québec, c'est à la fois l'existence de disparités régionales importantes aux plans de la participation à la population active, du chômage et du revenu ainsi que la forte concentration de l'activité économique dans la région de Montréal. Ceci est l'objet des chapitres 4 et 5.

Ces disparités sont en partie causées par les structures économiques très caractéristiques de chaque région. Au fil des années, chaque région en est venue à se spécialiser dans des activités particulières et, à court et moyen terme, le bien-être des habitants de chacune des régions est étroitement lié à la bonne fortune de quelques industries. Les industries régionales de bases et l'analyse des causes des disparités régionales sont l'objet des chapitres 6 et 7.

CHAPITRE 2

LE DEVELOPPEMENT URBAIN DU QUEBEC

2.1 LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE URBAINE

Il est possible d'identifier quatre composantes de la croissance démographique urbaine. l'accroissement naturel, l'immigration nette, l'urbanisation et la métropolisation. De plus, deux phénomènes récents y sont associés: la suburbanisation et la rurbanisation.

L'accroissement naturel (l'excédent des naissances sur les décès) et l'immigration nette (internationale et interprovinciale) ne seront pas analysés ici[1]. On peut dire toutefois que tout porte à croire que ces facteurs joueront un rôle de plus en plus négligeable dans la croissance démographique urbaine.

La suburbanisation, l'éclatement de la ville, est un phénomène qui date du début des années 1950. Il a été rendu possible par l'automobile et encouragé par les pouvoirs publics autant par la construction de voies rapides que par la politique d'accession au logement unifamilial de la SCHL. La rurbanisation, l'envahissement de la campagne par les citadins, est par contre un phénomène plus récent. Ce phénomène est rendu possible par l'accroissement de la richesse des familles (qui permet souvent deux voitures par famille) et par le manque d'encouragement des pouvoirs publics à permettre un accès facile aux espaces verts de récréation. Ces deux points seront traités plus en profondeur au chapitre suivant.

L'urbanisation, l'émigration des campagnes vers les villes, est certes un phénomène séculaire (voir tableau 2.1). Au Québec, le pourcentage de la population urbaine (vivant dans des centres de 1,000 habitants et plus) est passé de 20.6% à 82.4% en un siècle. Cette croissance de la population urbaine s'est produite à des rythmes variés selon les régions. Au tableau 2.2, on peut constater à quel point les taux d'urbanisation diffèrent d'une région à l'autre. Il en est de même pour la croissance de la population urbaine au cours de la dernière décennie. Par contre, la région de Montréal est tellement importante, qu'elle tend à afficher un taux de croissance de sa population urbaine semblable à celui du Québec.

---

(1) Voir le rapport du sous-système économique.

Le phénomène de l'urbanisation a été causé par l'industrialisation. Historiquement, la mécanisation de l'agriculture a entraîné une augmentation de la productivité des agriculteurs. Ce facteur, associé à une demande à croissance faible pour les produits agricoles a encouragé (souvent obligé) les agriculteurs à quitter la ferme pour occuper un emploi dans la ville. Cette création nouvelle d'emplois dans la ville était encouragée par l'augmentation du revenu réel qui se faisait sentir sur les produits manufacturés. Or, comme nous l'avons vu précédemment, les entreprises ont intérêt à se situer près les unes des autres (à l'exception évidemment des entreprises liées aux richesses naturelles).

L'exode rural est un phénomène du passé. Et le secteur tertiaire a pris la relève du secteur manufacturier comme facteur d'urbanisation. En effet, la croissance du revenu réel s'est fait aussi sentir sur le secteur des services.Comme la productivité augmente plutôt lentement dans des domaines tel les services communautaires, commerciaux, personnels et l'administration publique, une augmentation rapide de la demande dans ces secteurs entraîne un gonflement des emplois. D'où un nouveau souffle donné au processus d'urbanisation.

Ce phénomène de la tertiarisation de l'économie est aussi responsable du dernier facteur de croissance démographique urbaine, la métropolisation. Par métropolisation, nous entendons le passage de la population des petits centres urbains vers les centres de taille plus grande ou, si l'on préfère, la croissance plus rapide de la population des grandes agglomérations urbaines. Ce phénomène est identifié au tableau 2.1, où l'on peut voir que l'agglomération montréalaise accueillait 12.1% de la population du Québec en 1871, et 42.8% un siècle plus tard. Pendant cette période, l'importance relative de l'agglomération de Québec passsait de 5.9% à 7.5%. On remarque la même chose au tableau 2.3, où l'importance relative de chaque région du Québec diminue au profit de la région de Montréal.

Non seulement le secteur tertiaire comprend-il des activités dont la demande a augmenté rapidement, mais il comprend aussi des activités qui rendent des services (et, partant, exportent) à l'ensemble de la population du territoire. C'est ce qu'on a convenu de nommer le tertiaire moteur. Monsieur Fernand Martin a identifié certaines de ces activités[1] "reliées à la circulation et à la gestion de l'information et des capitaux, au tertiaire de décision, à la recherche, aux transports". Ce sont:

- les sièges sociaux d'entreprises, notamment dans le secteur financier et des entreprises manufacturières multinationales

---

(1) F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976, p.45 et suivante.

- la direction de certains ministères fédéraux et provinciaux
- les centres de recherche (privés, gouvernementaux, universitaires)
- les activités liées au "marketing" national et international
- les centres de traitement de l'information
- le transport par conteneurs (par eau ou par air)
- les activités innovatrices dans les domaines des arts et de la culture
- les activités liées au grand tourisme
- une bourse à fonctions élargies
- des concepts globaux comme un centre financier international, un parc aéroportuaire T.D.M., un Palais des congrès, etc.

Ces activités sont dynamiques en soi au point de vue production et emploi, mais surtout elles constituent des avantages comparatifs importants et servent à attirer de nouvelles industries. La tertiarisation de l'économie est et sera la principale source de croissance démographique urbaine tandis que la présence d'un tertiaire moteur privilégie les grands centres et sera le principal facteur de métropolisation.

Le mécanisme d'ajustement qui permet l'urbanisation et la métropolisation et, partant, la croissance démographique urbaine, est la migration de la population d'une ville à l'autre, d'une région à l'autre. Les chiffres de la migration nette par région sont présentés au tableau 2.3. Quatre régions ont connu, de 1966 à 1971, une diminution absolue de leur population: la Bas St-Laurent/Gaspésie (5,127 personnes), le Saguenay/Lac St-Jean (322 personnes) et le Nord-Ouest (10,024 personnes) (1). La plupart des régions du Québec ont connu une émigration nette durant les deux périodes quinquennales. Deux régions seulement affichent une immigration nette de 1961 à 1966: Montréal évidemment et la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Cette dernière région, véritable région frontière du Québec, doit l'immigration nette à la mise en valeur de son minerai de fer et de son potentiel hydroélectrique. Avec la fin des travaux de harnachement des rivières Manicouagan et Outardes, de même qu'avec un certain ralentissement de l'exploitation des mines de fers, il n'est pas surprenant de constater que la Côte-Nord est devenue une région d'émigration nette durant la période subséquente. L'Outaouais, par contre, devient une région d'immigration nette avec l'essor du gouvernement fédéral dans la région de Hull-Ottawa.

Une chose frappe l'observateur dans ces chiffres de migration: le ralentissement de l'émigration nette dans la plupart des régions et la chute du pouvoir d'attraction de Montréal. Ce fait peut s'expliquer par le ralentissement économique qu'a subi Montréal de 1966 à 1971: la plupart des régions, comme nous le verrons au chapitre 4, ont connu une croissance de l'activité économique plus rapide que Montréal. La création d'emplois se

---

(1) Ainsi que les Trois-Rivières (3,473 personnes).

faisant plus lente à Montréal, il est compréhensible que la population ait moins émigré.

Car, comme l'explique Monsieur Laurent Gratton,(1) la migration interrégionale répond, en majeure partie, à des considérations économiques. Pour qu'un émigrant en puissance en vienne à se déplacer, il faut que les bénéfices qu'il retire de ce déplacement excèdent les coûts qui y sont associés. Chaque émigrant effectue un calcul semblable intuitivement, point n'est besoin de résoudre de savantes équations mathématiques.

Les bénéfices retirés de la migration sont surtout associés à l'augmentation du revenu du chef de famille et, possiblement, à une amélioration des chances d'avoir accès à un emploi pour le reste de la famille, ainsi qu'à la satisfaction de vivre dans un nouveau milieu. Les coûts, par contre, comprennent les coûts d'information et de recherche d'un emploi, les coûts de déménagement et le manque à gagner durant ce déménagement, la perte possible de la part de l'employeur du fonds de pension ainsi que de l'ancienneté à l'usine, la perte d'un milieu de vie apprécié, etc. Evidemment, l'éducation, l'âge et la distance jouent une influence prépondérante dans cette décision. Plus la distance est grande, plus le coût est élevé. Plus le migrant est agé, plus faibles sont les bénéfices. Enfin, plus il est instruit, plus les bénéfices du migrant sont élevés, du moins parce qu'un plus grand nombre d'emplois lui sont accessibles.

Ce schéma théorique se vérifie assez bien, comme le montre M. Gratton, au niveau de l'ensemble des régions du Québec. A ce niveau global, l'analyse statistique révèle que la migration entre les régions du Québec est associée positivement au niveau de revenu moyen de la région de destination et négativement au niveau moyen de la région d'origine(2), négativement aux coûts de la migration et positivement à l'existence d'opportunités d'emplois de même qu'à la taille de la région de destination (qui mesure aussi en quelque sorte la dimension du marché du travail).

---

(1) L. GRATTON: La mobilité interrégionale au Québec, Annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

(2) Il appert que l'émigration soit plus influencée par l'effet de poussée d'une baisse (ou d'un ralentissement de la croissance) du revenu moyen de la région d'origine que par l'effet d'attraction d'une hausse du revenu moyen de la région de destination. Autrement dit, la population émigre parce qu'elle est obligée.

Il est très important, du point de vue prospective de relier la migration à des phénomènes économiques. Car alors, si la croissance des régions québécoises s'améliore par rapport à Montréal ou si les paiements de transfert en faveur des chômeurs augmentent (qui permettent aux personnes de demeurer plus longtemps au même endroit avant d'être obligé d'émigrer), alors on peut s'attendre à un ralentissement des mouvements migratoires à travers le Québec. Et, comme on le sait, c'est cette migration qui permet la métropolisation, facteur désormais déterminant de la croissance démographique urbaine.

Jusqu'où ces processus de croissance démographique urbaine et de métropolisation iront-ils? Existe-t-il une limite à la croissance urbaine? Tout d'abord, il faut avouer qu'il a été impossible de déterminer la taille optimale d'une ville(1), tout comme il a été impossible de déterminer la taille optimale de la population d'un pays.

Par contre, si l'on pense que les économies externes bénéficient surtout aux entreprises tandis que les déséconomies externes (les coûts associés à la vie urbaine) touchent surtout la population en général, alors les entreprises ont avantage à s'installer dans une ville tandis que la population, qui subit des coûts croissants, n'y va que parce qu'elle est obligée de travailler pour vivre.

Dans un premier temps, quand la ville atteint une certaine taille, on assiste à une déconcentration de la population (pour la raison énoncée plus haut) et des entreprises. Ces dernières sont encouragées à cette migration par la hausse du coût des terrains et des taxes municipales. Il semble que Montréal ait atteint cette taille, notamment par le fait que l'Ile de Montréal a connu une émigration nette de 53,400 personnes durant la période 1966-1971. Dans un deuxième temps, l'augmentation des coûts sociaux atteint même la profitabilité des entreprises, de sorte que l'on assiste à une véritable hémorragie de personnes et d'entreprises. Montréal est loin d'avoir atteint cette taille, mais il semble que ce soit le cas de New York. Il s'ensuit donc que la croissance démographique urbaine, notamment la métropolisation, peuvent se poursuivre encore pendant un certain temps, tout dépendant de la croissance économique comparée des divers centres urbains du Québec et, surtout, de la nature et du rythme de tertiarisation de l'économie.

---

(1) Par contre, il est possible de croire qu'une ville trop populeuse défavorise la participation à la vie démocratique. De même, il semble que la pollution soit reliée à la taille des villes comme nous le verrons plus loin. Enfin, il semble qu'une ville excédant 250,00 habitants peut bénéficier d'une croissance auto-entretenue, alors que les plus petites doivent dépendre des exportations. Il est intéressant, à cet égard, de constater que le Québec comprend 2 seules villes de cette taille: Montréal et Québec.

2.2 LA CROISSANCE ECONOMIQUE URBAINE[1]

Le processus de la croissance économique urbaine est complexe. La vision qui en est présentée ici est basée sur un ensemble de schémas théoriques dont la clé de voute est la notion de "pôle". Ce concept de Perroux part de la constatation que la croissance économique est ponctuelle et discontinue dans l'espace et non pas continue et uniformément dispersée à travers le territoire d'une région. Cette constatation doit mener à une explication. Les entreprises ne sont pas uniformément dispersées à travers le territoire parce qu'elles bénéficient d'économies d'agglomération, ce qui alimente la croissance du pôle. La croissance de ce dernier est à la remorque d'industries motrices, des industries qui ont de fortes liaisons technologiques en aval et en amont du processus de production.

Il convient de distinguer, à la manière du rapport Higgins-Martin-Raynauld, entre "pôle de croissance" et "pôle de développement". A chacun de ces pôles, il est possible de rattacher des activités dites de "croissance" dans le premier cas et de "développement" dans le second. Les activités de développement "consistent dans des innovations qui transforment les conditions des opérations; elles sont des activités créatrices qui modifient les structures de coûts et de rendement, et provoquent une rupture, une discontinuité plus ou moins profonde". Par contre, les activités de croissance sont "des activités induites : qui s'inscrivent dans un schéma de continuité et dont les grandeurs se modifient à un rythme prévisible et régulier. Ces activités se poursuivent dans des conditions connues de marché, de technologie et de coûts de production ... (elles) sont à la remorque des innovateurs".[2]

---

(1) Cette section est basée sur les ouvrages suivants:

J.-R. BOUDEVILLE: "Polarisation and Urbanisation", Economie Appliquée, 1975, pp.215-41.

J. CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975.

N.M. HANSEN: "Urban Hierarchy, Region and Public Policy", Economie Appliquée, 1975, pp.165-83.

B. HIGGINS, F. MARTIN, A. RAYNAULD, Les orientations du développement économique régional dans la province de Québec, MEER, 1970.

F. Martin: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976.

A. Trudeau: Développement économique et dynamisme urbain: L'exemple du Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1976

(2) Rapport H.M.R., p.105.

Il est possible de concevoir un système de pôles (ou système de villes, réseau urbain, ou encore "région de villes") qui constitue un réseau hiérarchisé dont les composantes sont les agglomérations de population et leurs zones d'influence qui sont reliées entre elles par des liens très caractérisés qui confirment à chaque pôle une place particulière à l'intérieur du système. Chaque ville se définit alors par rapport aux autres, surtout par rapport à son pôle d'ordre immédiatement supérieur.

Le moteur de croissance et de développement du pôle de développement, qui se trouve à la tête du système urbain, est, nous l'avons vu, l'innovation, l'application d'une invention au processus économique. Cette innovation a trait autant à la mise en application d'une découverte scientifique qui diminue les coûts de production qu'à la création de nouveaux besoins et de nouveaux produits. Même si l'innovation n'est pas nécessairement créée dans le pôle de développement, c'est là surtout qu'elle est mise en application. Probablement parce que, comme l'explique Fernand Martin, les entreprises qui innovent présentent des caractéristiques particulières qui font qu'elles ont besoin du vaste marché urbain du pôle de développement et des services du tertiaire moteur dont nous avons défini les composantes précédemment.

Pour aller plus loin dans cette veine, disons qu'il est possible de départager le cycle de vie d'un produit en trois phases. Les entreprises qui se trouvent dans la première phase, la phase de nouveauté, présentent les caractéristiques suivantes:

"a) La technique de production est intensive en main-d'oeuvre en général et surtout en main-d'oeuvre spécialisée... Le contenu scientifique du produit est relativement important.

b) L'usine n'est pas verticalement intégrée (même si elle fait partie d'une multinationale). Elle dépend par conséquent d'autres firmes ou d'autres divisions de la même firme. En un mot, elle est très dépendante des économies externes.

c) Son marché particulier est incertain. Elle a donc besoin d'opérer sur un très grand marché non différencié dans lequel elle pourra se constituer une niche suffisamment grande pour lui permettre d'opérer sur une échelle assurant un minimum de rentabilité. De plus, pour un nouveau produit, les coûts de mise en marché sont souvent très élevés; toutes les circonstances permettant de réduire ces coûts doivent être recherchées. Ceci renforcit l'attrait d'un grand marché indifférencié pour une localisation initiale. De plus le marketing d'un nouveau produit complexe requiert de la part du fabricant d'assurer le service après vente. Dans ce cas la proximité et la rapidité des communications sont décisives.

d) Le support financier sous forme de capital de risque est celui qui est important dans cette phase. Ordinairement, les institutions financières connaissent mal le produit ou bien ont des doutes sur son avenir. A ce moment-là, les contacts personnels sont plus importants que le bilan de l'entreprise. C'est une raison pour laquelle les entreprises nationales ou multinationales qui s'autofinancent en cette matière ont un certain avantage.

e) l'entreprise est très souvent petite. Ou du moins, les grandes firmes ne sont pas les seules à innover."(1)

On comprend alors que les entreprises innovatrices aient besoin du vaste marché du pôle de développement ainsi que des services de son tertiaire moteur. Mais il n'est pas dit, comme l'exprime M. Martin, que le pôle de développement doive être une "grosse" ville, mais plutôt une "grande" ville qui se distingue par la nature et la qualité des services du secteur tertiaire moteur.

Voyons maintenant par quels mécanismes se transmet la croissance(2). A l'intérieur de chaque pôle ou de chaque centre urbain, la croissance du pôle dépend de la croissance de ses activités d'exportation qui règlent, en quelque sorte, l'expansion du reste de l'économie locale via l'effet du multiplicateur. On comprend ici que la fermeture d'une base militaire, d'une usine de textile ou d'une mine dans une petite localité entraîne l'effondrement de l'économie locale et, parfois, la disparition de la ville.

La transmission de la croissance à travers le système urbain est un phénomène plus complexe qui fait appel à plusieurs mécanismes. Tout d'abord, chaque pôle d'ordre supérieur transmet sa croissance aux pôles d'ordre inférieur par les achats, les importations, que les entreprises et les consommateurs y font. On peut croire que la demande, originant du pôle supérieur, pour les biens et services du pôle inférieur augmente avec la croissance économique du pôle supérieur. Ce sont les effets d'entraînement de Hirschman et "spread" de Myrdal. Par contre, le pôle supérieur attire chez lui les épargnes engendrées dans le pôle inférieur ainsi que son personnel spécialisé, attiré par les meilleurs salaires du pôle supérieur. Ce sont les effets "backwash" de Myrdal et de polarisation de Hirschman.

Enfin, la transmission de la croissance à travers le système de villes procède aussi, en quelque sorte, du développement du cycle de vie du produit, selon que l'entreprise en est une de première phase (nouveauté), de seconde phase (de croissance) ou de troisième phase (de maturité). D'après F. Martin, les entreprises "de la phase nouveauté, ont un très grand besoin de la grande ville surtout à cause des économies externes, de la main-d'oeuvre et du capital (mais à un degré moindre). Celles de la phase de croissance ont aussi besoin d'un milieu fortement urbanisé à cause du personnel de gestion,

---

(1) F. MARTIN, op.cit., pp.25-26.

(2) Voir aussi le texte de M.J. Chung, op.cit.

des exigences du marketing, d'un bon nombre d'emplois techniques; d'autres facteurs sont aussi alors influents (mais non prépondérants comme les économies externes et les besoins spéciaux du capital). Quant aux firmes de la phase de maturité leur plus grand besoin est principalement celui d'une abondante main-d'oeuvre à bon marché. Celles-là peuvent être plus facilement décentralisées dans des villes moyennes ou petites parfois". (1) Il s'ensuit alors qu'à mesure que le cycle de vie d'un produit vient à maturité, les entreprises qui le fabriquent auront tendance à s'établir dans un pôle d'ordre inférieur.

Nous sommes maintenant mieux en mesure de comprendre le processus de la croissance économique urbaine et la génération des disparités urbaines et régionales. Il faut imaginer un système de villes en concurrence avec un autre système de villes (par exemple, celui de Toronto et celui de Montréal). La croissance de chaque ville d'un système est limitée par la croissance du système dans son ensemble, lequel est à la remorque du pôle de développement. Il n'y a pas vraiment de concurrence pour les diverses activités économiques entre les villes d'un système. Cette concurrence se fait plutôt sentir entre les pôles de même rang de deux systèmes en concurrence (ceci fut une des découvertes importantes du rapport H.M.R.).

La croissance d'un système par rapport à un autre, et, partant, d'un pôle de développement par rapport à un autre, dépend de certaines variables internes et externes. Tout d'abord, la croissance comparée dépend de la qualité, du dynamisme, des agents économiques locaux, de leur capacité à innover, ou tout au moins, à copier rapidement l'innovation. Elle dépend aussi de l'épargne engendrée par l'économie locale et de sa dotation en facteurs de production. Enfin, elle repose sur une intégration complète du système, laquelle est assurée par le transport inter-urbain. En d'autres termes, la performance d'un système de villes dépend pour beaucoup de sa véritable "base" économique, le secteur tertiaire moteur de son pôle de développement:

a) la créativité de ses centres de recherche et de ses universités;

b) les agences de marketing;

c) les institutions financières et les entreprises d'ingénierie;

d) la flexibilité du réseau de transport;

bref, de toutes les activités qui permettent une reconversion rapide de l'appareil de production.

Les forces externes définissent, en quelque sorte, les règles du jeu économique qui déterminent les conditions de croissance. Ce sont la situation géographique par rapport aux grands marchés et aux grands courants commerciaux mondiaux et les politiques gouvernementales, surtout, à ce niveau, les politiques fédérales.

---

(1) F. MARTIN, op.cit., pp.27-28

A l'intérieur du système de villes, la composition industrielle d'une ville détermine son rang dans la hiérarchie, bien souvent, sa taille, et conditionne sa croissance basée sur les exportations. Comme l'exprime Wilber R. Thompson(1), "tell me your industry mix and I will tell your fortune". En effet, la croissance rapide des exportations durant une reprise économique ainsi qu'à moyen terme dépend de l'élasticité de la demande par rapport au revenu des produits des industries d'exportation. Les nouveau produits, par exemple, ont une élasticité-revenu de la demande élevée. On a vu, plus haut, que leurs producteurs ont tendance à s'installer dans les grands centres urbains. Donc, la composition industrielle détermine, à court et à moyen terme, le taux de croissance de l'économie d'un pôle.

En retour, cette croissance et, partant, la taille du pôle, détermine la croissance du secteur tertiaire supérieur, c'est-à-dire, la croissance à long terme du pôle. C'est donc dire que le rang et la composition industrielle du pôle conditionnent indirectement sa croissance à long terme.

La génération et la perpétuation des disparités urbaines et régionales sont alors entrevues d'une nouvelle manière. Les disparités entre systèmes de villes dépendent pour beaucoup des conditions de croissance à long terme, c'est-à-dire du dynamisme du secteur tertiaire moteur et des grandes politiques gouvernementales qui fixent les règles du jeu. Par ailleurs, si les pôles d'ordre différent ne sont pas vraiment en concurrence au sein d'un même système de villes, les pôles d'ordre supérieur, surtout le pôle de développement, bénéficient d'avantages importants de localisation qui contribuent fortement à perpétuer les inégalités à l'intérieur du système. On a vu, par exemple, que la composition industrielle détermine le rythme de croissance de l'économie locale. De plus, le secteur tertiaire moteur, qui exporte à l'ensemble de l'économie, est localisé dans le pôle de développement. Or, c'est ce secteur qui a la capacité d'engendrer, de créer littéralement les avantages comparées. Enfin, il est fort possible, comme le prétend Myrdal, que les effets de polarisation soient plus puissants que les effets d'entraînement. Il existe donc des forces puissantes dans une économie de marchés qui contribuent à la centralisation de l'activité économique et, comme l'explique Hansen, il est peu probable que les forces du marché seules puissent renverser cette tendance. Au mieux, pourrait-on dire qu'il y a centralisation du développement et diffusion de la croissance. Mais cette centralisation du développement assure, à long terme, la prépondérance du pôle de développement.

---

(1) W.R. THOMPSON: "The Economic Base of Urban Problems", pp.1-48 dans N.W. Chamberlain(ed.): Contemporary Economic Issues, Irwin, 1969.

Il faut maintenant jeter plus d'éclairage sur le rôle de deux facteurs que nous avons soulignés précédemment: le transport inter-urbain et les politiques gouvernementales.

Le transport inter-urbain, tant des personnes que des marchandises, joue un rôle fondamental dans la croissance économique urbaine. L'amélioration du réseau de transport inter-urbain à l'intérieur d'un système de villes entraîne une baisse des coûts de transport, ce qui signifie une amélioration de l'efficacité économique de la région de villes. En retour, ceci permet une meilleure intégration des composantes du système de villes, favorise à la fois la diffusion de la croissance et le jeu des effets de polarisation et améliore la compétitivité de ce système par rapport aux autres régions de villes. Le réseau de transport inter-urbain conditionne en quelque sorte l'efficacité générale de fonctionnement du système de villes.

L'importance de son impact ressort à travers une foule d'exemples. Mentionnons trois cas:

1) L'ontario a bénéficié, dès le siècle dernier et bien avant le Québec, d'un réseau de transport ferroviaire. En fait, la carte de l'Ontario est littéralement grillagée de voies ferrées. Or, cette construction de chemins de fer a précédé et entraîné le développement de plusieurs centres ontariens. Pendant ce temps, seule l'Estrie attirait des entreprises de textile, grâce à la voie ferrée qui reliait Montréal à New York. Cet écart des premières heures entre le Québec et l'Ontario y est pour beaucoup dans les disparités actuelles.

2) Il peut survenir que le manque d'intégration en matière de transport permette à une composante de la région polarisée de basculer dans l'orbitre d'un autre système de villes. C'est le cas d'Ottawa-Hull. Ces villes, de par leur proximité, devraient être polarisées par Montréal. L'absence de moyens de transport rapide entre les deux villes a fait que Montréal a presque perdu la partie par rapport à Toronto.

3) Le Québec a aussi souffert, par rapport à l'Ontario, du retard pris dans la construction de la voie transcanadienne au cours des années '50.

Le progrès technique en matière de transport ainsi que les politiques gouvernementales peuvent chambarder les relations existant entre systèmes de villes. Ainsi, la construction de la Voie Maritime du Saint-Laurent, la mise-au-point des conteneurs et la construction de ports en eau profonde dans les provinces atlantiques ont considérablement nui au système urbain de Montréal. Par ailleurs, la construction de Mirabel pourrait avoir l'effet contraire.

Finalement, le transport inter-urbain a aussi des effets complexes à l'intérieur d'un système de villes.(1) Les effets de polarisation et d'entraînement se font sentir à travers les voies de communication. Le premier effet d'une amélioration du réseau de transport est d'abaisser la distance-temps entre certaines villes et, partant, de modifier la situation relative des villes du point de vue de l'accessibilité. D'où un chambardement dans tous les avantages de localisation des entreprises dans certaines villes par rapport aux autres.

Comme les modifications du réseau du transport se font ordinairement à partir du pôle de développement, il est plus facile de poursuivre l'analyse dans la veine de MM. Polèse et Thibodeau. Ici, c'est de la construction d'autoroutes dont il s'agit. Cette construction d'autoroutes, par une baisse du coût de transport, amène les entreprises et les consommateurs de Montréal à augmenter leur demande pour les produits des villes qui sont reliées à Montréal, (par exemple, les activités touristiques), tout en permettant aux entreprises de ces villes de venir concurrencer celles de la région montréalaise (par exemple, l'imprimerie). Par contre, l'inverse est aussi vrai et cette diminution des coûts de transport risque d'entraîner la fermeture d'une foule de petites entreprises jusque là protégées par la distance. L'exemple le plus frappant est celui des boulangeries. L'impact net peut se résumer par la conclusion de MM. Polèse et Thibodeau:

> "Nos résultats laissent voir que la structure économique et la localisation de départ d'une ville déterminent pour une large mesure quel sera l'impact économique d'une nouvelle autoroute (ou une amélioration du réseau existant) entre elle et une plus importante agglomération urbaine, Montréal en l'occurrence. Dans le cas de la

---

(1) Voir - M. POLESE et J.-C. THIBODEAU: "Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbaines: une application à la région de Montréal", L'Actualité Economique, juillet-septembre 1975.

- M. POLIS et L. PELLETIER: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

> région de Montréal, l'impact des autoroutes sur le secteur manufacturier semble légèrement positif. Elles ont surtout pour effet d'accélérer le rythme des transformations industrielles. Leur impact sur le rythme de croissance paraît positif à long terme mais négatif à court terme, surtout pour les villes qui connaissent des changements très brusques de distance-temps. En ce qui concerne les activités tertiaires, un accès plus facile à Montréal semble nuire au développement tertiaire, surtout si la ville se trouve à moins d'une heure de Montréal."(1)

Les interventions gouvernementales en matière urbaine touchent autant la vie économique que la forme prise par les villes et la qualité de vie en milieu urbain. Les municipalités sont, on le sait, de juridiction provinciale; ce qui n'empêche pas le gouvernement fédéral de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine. Ici, il est plus simple de citer, ad extensum, M. F. Martin:

> "De sources officieuses, il existait au Canada en 1974 environ 105 programmes et activités qui avaient un impact direct et important sur le développement urbain, notamment en ce qui concerne les trois grandes métropoles canadiennes: Montréal, Toronto et Vancouver. Ensuite il existait d'autres activités comme celles impliquant les chemins de fer, les ports nationaux et l'aviation civile, qui influencent le genre de développement intra et inter-urbains. Ainsi la politique du gouvernement fédéral concernant les chemins de fer de banlieu détermine le degré de concentration ou de déconcentration à partir d'une métropole comme Montréal. L'importance des activités de siège social des sociétés Air Canada et du Canadian National influence la qualité du tertiaire moteur à Montréal. L'intérêt du Conseil des Ports Nationaux pour les ports du Québec détermine leur performance, etc..."
>
> ..."En faisant une matrice de ces dimensions (l'utilisation du sol, logement, rénovation urbaine, transport des gens et des marchandises, qualité de l'environnement, maintien de l'ordre, récréation, croissance économique, mobilité de la population, moyens de communication) et de ces activités (information, recherche, planification, développement, pouvoir de contrôle et de financement), on peut établir non seulement la liste des ministères et organismes fédéraux importants pour le développement urbain, mais fournir un ordre d'importance de ces organismes. Ces ministères et organismes sont, dans l'ordre:
>
> - La Société centrale d'hypothèques et de logement
>
> - Le Ministère des transports

---

(1) M. POLESE et J.-C. THIBODEAU, op.cit., pp. 400-401.

- La Commission canadienne des transports

- Le ministère de l'expansion économique régionale

- Le Conseil des ports nationaux

- La Commission de la capitale nationale

- Le Ministère des travaux publics

- Le Ministère de la défense nationale

- Les Chemins de fer nationaux

- Le Ministère de la main-d'oeuvre et de l'immigration."

> "Ces ministères et organismes forment un groupe dont l'impact urbain est fort et direct. Il y a 23 autres ministères et organismes influents, mais dont l'importance est moindre, mais non négligeable. Par exemple, celui de l'Industrie et du Commerce qui préside aux modifications de la structure industrielle des provinces. Or la croissance urbaine est intimement liée à la croissance industrielle. En fait la ville est façonnée par sa structure industrielle tant à cause du caractère des installations requises, qu'à cause de la qualité de la main-d'oeuvre, du niveau de revenu per capita et du genre d'industries et de services qui en résultent. On pourrait aussi faire grand état de l'impact de Air Canada et de la Banque du Canada."

Ensuite, M. Martin fournit en exemple les cas de la SCHL et du Ministère des transports. Il termine ainsi:

> "On pourrait continuer la liste des illustrations presque indéfiniment. Il y a peu de dossiers majeurs québécois, urbains ou industriels, où une décision fédérale n'intervient pas de façon capitale. En détailler les effets directs et indirects est simplement une question de patience et de perspicacité pour trouver des données qui sont du côté fédéral volontairement absentes."(1)

Il est possible d'en dire autant, à un degré moindre, des interventions du gouvernement provincial. Tout d'abord, le gouvernement provincial joue un rôle prédominant par les ressources qu'il laisse et celles qu'il donne aux municipalités pour satisfaire certains besoins de leurs commettants. Ceci fera l'objet d'une prochaine section. Il joue aussi un rôle important par sa politique en matière de fusion municipale, d'aménagement, de zonage, d'habitation (contrôle des loyers). Il en est de même au plan économique, tant par les interventions du Ministère de l'Industrie et du Commerce que celui des Richesses naturelles.

---

(1) F. MARTIN, op. cit., pp. 11 à 15.

L'ensemble de ces interventions, tant fédérales que provinciales, dont il est bien difficile d'estimer l'effet net, influence la position relative d'un système de villes par rapport à un autre ainsi que la position relative d'un pôle par rapport aux autres au sein du même système de villes.

2.3 LE PORTRAIT DU RESEAU URBAIN QUEBECOIS

Des forces démographiques et économiques analysées dans les deux précédentes sections, il se dégage un réseau urbain que nous allons identifier à l'aide d'une étude de M. J. Chung.(1) A partir d'un modèle basé sur la notion de gravité, M. Chung a identifié les réseaux urbains pour l'ensemble du Canada. L'avantage majeur de son approche est qu'il ne s'est pas limité aux frontières des provinces. Pour le Québec, il a identifié trois réseaux urbains principaux: ceux de Montréal, Québec, Chicoutimi/Jonquière. Une partie du Québec se trouve dans le réseau de Ottawa-Hull (voir tableau 2.4 à 2.7. Voir aussi la carte 2.1 qui situe chaque ville dans le Québec). Il est intéressant de constater la présence de Cornwall et de Hawbesbury au sein du réseau urbain de Montréal et que ce dernier s'étend jusqu'à Drummondville, Bécancour et même Coaticook. Par ailleurs, il faut mentionner la présence de Hull et de Maniwaki à l'intérieur du réseau urbain d'Ottawa-Hull. En conséquence, il faut considérer les villes qui ont été ignorées, par exemple Gaspé, Rouyn, Val d'Or, comme des centres de services d'importance secondaire.

La croissance récente(1961-1971) des villes composant les réseaux urbains identifiés par M. J. Chung apparaît aux tableaux 2.8 à 2.11. Ici, l'avantage de l'approche de M. Chung est que les données ont été standardisées selon la superficie des villes en 1961. La croissance démographique des villes n'est donc pas due à une redéfinition du périmètre urbain par Statistique-Canada.

Quand on agrège la population des villes selon leur taille, le "pattern" qui en résulte est très simple. Tout d'abord, les régions métropolitaines de Québec et Montréal ont connu la croissance la plus forte: 26.8% et 23.8% respectivement. Ensuite, viennent les villes de 10 à 25,000 habitants. Mais ceci est dû surtout à la croissance fantastique de Sept-Iles (71.1%) et de Cownsville (45.1%). On ne peut en conclure à un attrait particulier des centres de cette taille. La forte attraction des agglomérations de Montréal et de Québec tient certes aux forces économiques que nous avons identifiées à la section précédente. Même si les grands centres connaissent une croissance plus rapide de la population, le réseau urbain québécois est très stable comme le note M. P. Villeneuve.(2) Un changement de rang dans la hiérarchie urbaine depuis 1941 est un fait rare. Ceci tient probablement à la stabilité dans la technologie du transport ainsi que des grands courants commerciaux.

---

(1) J. CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975.

(2) P.Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

En corrollaire de l'identification des réseaux urbains et de la croissance de leurs composantes, nous sommes en mesure de poser un jugement sur la nature du réseau urbain québécois. Selon M. F. Martin:

"La Hiérarchie urbaine du Québec comprend six types d'agglomérations urbaines:

I) La grande métropole de Montréal qui domine non pas dans le tertiaire en général, mais dans des domaines spécifiques comme: commerce en gros, finance, assurances, immeubles, services aux entreprises, bureaux de gouvernements étrangers, transports, la radiodiffusion et télévision, ainsi que dans la catégorie "divers" des différents groupes d'activités économiques.

2) Le groupe des six villes de la couronne de Montréal (St-Jérôme, Joliette, Valleyfield, St-Jean, Granby, St-Hyacinthe), dont le développement de la plupart d'entre elles est conditionné par Montréal. Sorel étant une importante exception, parce qu'elle est plutôt économiquement intégrée au reste du monde.

3) Les villes d'administration publique: Hull et Québec.

4) Des villes minières à fonction régionales: Thetford Mines, Rouyn-Noranda, Val d'Or, Sept-Iles.

5) Des villes manufacturières légères et aussi à fonction régionales comme Sherbrooke, Chicoutimi, Trois-Rivières, Drummondville.

6) Des petites villes à fonction purement régionale comme Rimouski et Rivière-du-Loup. Par conséquent, la hiérarchie du Québec présente théoriquement suffisamment de variétés pour s'accomoder des différentes fonctions que les villes québécoises doivent remplir pour favoriser la croissance du Québec..."

..."Un jugement rapide sur la hiérarchie urbaine du Québec peut se résumer ainsi:

1) Elle a à sa tête une grosse région urbaine (Montréal et ses villes satellites) qui a un potentiel en tant que pôle de développement.

2) L'une des deux villes administratives (Hull) est en train de modifier son mode d'appartenance à la hiérarchie. L'autre (la ville de Québec), est de bonne dimension et

a un certain potentiel de diversification. Elle est un pôle de croissance.

3) Les autres villes manufacturières sont encore trop petites pour avoir un effet autonome d'entraînement régional.

4) Les villes basées sur les ressources resteront probablement longtemps à ce stade. Leur avenir dépend exclusivement du marché mondial pour les produits primaires et du succès d'une politique d'augmenter le contenu québécois des exportations dont elles sont la source."(1)

On entend souvent affirmer que la hiérarchie urbaine du Québec est mauvaise, sinon néfaste, au plan de la croissance économique, à cause de l'absence de grands centres gravitant autour de Montréal comme il en existe autour de Toronto. Tout d'abord, il faut savoir que la hiérarchie urbaine du Québec n'est pas si mauvaise que cela. Selon M. J. Chung, "the urban structure of Quebec is relatively favorable: the concentration of population in large metropolitan areas is quite considerable. In fact, the gain due to its urban hierarchy (dans une analyse "shift-share") amounts to 68,497 persons. However, the local factors are responsible for a loss of about 257,000 people in spite of a small gain (1,137) by the Quebec metropolitan area. The local factors were responsible for a loss of 138,000 in the Montreal metropolitan area."(2)

Evidemment, la structure urbaine du Québec est différente de l'Ontario. Comme l'exprime M. F. Martin, les villes de l'Ontario de même niveau hiérarchique étant plus grosses, elles offrent une plus grande variété de services que leurs homologues du Québec. Ceci est dû à la dissémination de la population, aux revenus plus faibles et à l'absence de complexes industriels non métropolitains.

Ce dernier point est fondamental. Le Québec ne pouvait avoir une hiérarchie urbaine semblable à celle de l'Ontario parce qu'il a connu une croissance industrielle de nature très différente. A titre d'exemple, dans les industries de la première transformation des métaux, des produits métalliques, de la machinerie, de l'équipement de transport et des appareils électriques, l'emploi manufacturier en 1970 comptait pour 69% de l'emploi total à Hamilton, 41% à Kitchener, 42% à London et 74% à Windsor. Au Québec, par contre, ces secteurs comptaient pour 22% de l'emploi total à Granby, 24% à Valleyfield, 38% à St-Jean, 15% à St-Hyacinthe, 21% à St-Jérôme et 79% à Sorel. L'énorme différence tient à la présence de l'industrie automobile, des industries qui y sont reliées et de l'industrie des appareils électriques en Ontario. Si le Québec avait connu ce genre de croissance, axé sur ce type d'industries, le visage des

---

(1) F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe du rapport sur l'urbanisation, 1976, pp. 19 à 22.

(2) J. CHUNG, op. cit., p. 19.

villes de la couronne montréalaise en aurait été transformé.(1)

2.4 LES BESOINS COLLECTIFS URBAINS ET LES FINANCES MUNICIPALES

La croissance démographique et économique urbaine engendre de nouveaux besoins collectifs. Ces besoins sont moins ressentis dans une économie à prédominance agricole où la population est dispersée sur le territoire. Ainsi, l'agriculteur tirait son eau d'un puits, disposait de ses ordures dans un trou derrière la grange et n'avait pas besoin d'un parc ou d'un jardin botanique.

Par contre, ces besoins deviennent collectifs à partir du moment où les hommes vivent dans une agglomération urbaine. Si les dépenses per capita des municipalités peuvent être considérées comme un indicateur des coûts urbains, il semble que ces coûts augmentent avec la taille des villes, passant de $170 pour les municipalités de 5 à 15,000 habitants à $220. dans la classe de 15 à 25,000 et à $356. à Montréal pour 1974-75.(2) Il n'est pas certain que cette augmentation reflète une plus grande qualité de services. Quiconque a vécu à Montréal durant les années '40 et '50 se rend compte intuitivement que la croissance de ces nouveaux besoins collectifs est certes due à la croissance démographique et économique.

Ces besoins ont évidemment trait à ce que l'on nomme généralement la "qualité de vie": élimination des déchets solides, traitement des eaux usées, aménagement urbain, restauration de logements, rénovation de quartiers, transport en commun, loisirs, sports, culture, etc.

Les municipalités ont pour fonction traditionnelle de répondre à ces besoins. Il est coutumier d'entendre les édiles municipaux se plaindre de pression ou de déficit fiscal exagéré dans ce domaine. D'après le rapport Castonguay, elles auraient en partie raison dans la mesure où l'élasticité des taxes municipales (surtout l'impôt foncier) par rapport au PNB est infé-

---

(1) Cette constatation, à l'effet que la taille et la hiérarchie des villes dépend de la nature du développement, jette une douche froide sur la politique, parfois avancée, de favoriser la croissance des villes de la couronne montréalaise. Il faudrait auparavant trouver les industries! Comme l'urbanisation n'amène pas automatiquement l'industrialisation (l'exemple des pays en voie de développement est frappant à cet égard) et comme l'éducation n'entraîne pas automatiquement la création d'emplois rémunérateurs (on l'a vu au Québec), la création artificielle de villes moyennes n'amène pas automatiquement les industries.

(2) Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation, p.76.

rieure à l'unité.(1) Comme on peut s'attendre à ce que les charges financières des municipalités augmentent au moins de pair avec le PNB, surtout qu'il y a très peu de gains de productivité dans des activités à très forte intensité de travail, il s'ensuit que les recettes augmentent moins vite. Dans le passé, les gouvernements supérieurs (surtout le provincial) ont comblé une partie de l'écart entre les recettes et les dépenses municipales. Mais l'écart va grandissant entre les dépenses et les recettes provenant de sources de financement autonome. Ainsi, les subventions sont passées de 25% des revenus en 1971-72 à 37% en 1975-76.

Trois éléments sont importants du point de vue de la prospective:

1) Il existe, en matière de besoins collectifs urbains, une large demande insatisfaite.

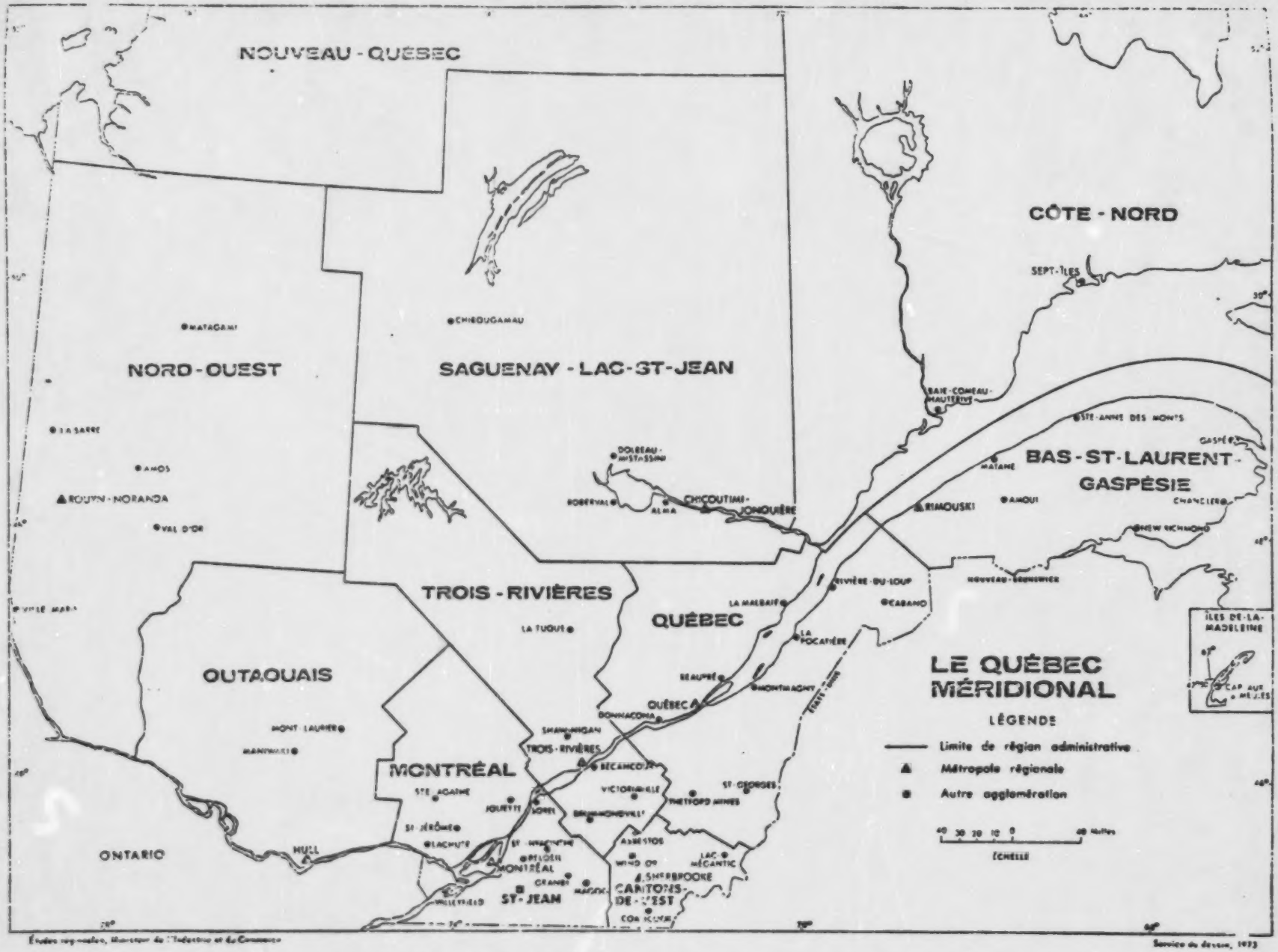
2) Il s'agit là d'un domaine où tout coûte cher, notamment à cause de l'absence d'accroissement de productivité. Ceci signifie que, dans un contexte où l'on considère les ressources fiscales dans leur ensemble, pour satisfaire certains besoins urbains, il faudra diminuer les services ailleurs. A moins que les citoyens ne désirent plus de biens collectifs au détriment des biens privés. Par contre, il faut se rappeler que la taxation est souvent plus perçue comme un prélèvement (injustifié) sur le revenu que comme un moyen de financement des services collectifs.

3) La méthode actuelle de financement des services collectifs urbains, notamment par les subventions provinciales, donne l'impression que les services sont gratuits, ce qui n'est pas le cas. Ceci risque d'entraîner une mauvaise allocation des ressources.

---

(1) Voir G. BELANGER: Le financement municipal au Québec, Annexe du rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976.

CARTE 2.1



SOURCE: MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUEBEC.

TABLEAU 2.1

TAUX D'URBANISATION, QUEBEC, ONTARIO

	TAUX D'URBANISATION (en pourcentage)		IMPORTANCE DANS LA POPULATION TOTALE DU QUEBEC	
	ONTARIO	QUEBEC	MONTREAL	QUEBEC
1851	14.0	14.9	9.0	5.1
1861	18.5	16.6	10.8	5.4
1871	20.6	19.9	12.1	5.9
1881	27.1	23.8	14.2	6.1
1891	35.0	28.6	18.6	5.6
1901	40.3	36.1	25.2	7.1
1911	49.5	44.5	30.7	6.6
1921	58.8	51.8	33.7	6.7
1931	63.1	59.5	37.8	7.2
1941	67.5	61.2	35.7	6.1
1951	72.5	66.8	36.3	6.8
1961	77.3	74.3	40.1	6.8
1971	82.4	80.6	42.8	7.5

Note: Le taux d'urbanisation est le pourcentage de la population urbaine (vivant dans des centres de 1,000 habitants et plus) par rapport à la population totale.

Source: L.S. BOURNE et G. GAD: "Urbanization and Urban Growth in Ontario and Quebec: an Overview", pp. 7-35 dans L.S. BOURNE et R.D. MACKINNON (ed.): Urban Systems Development in Central Canada: Selected Papers, University of Toronto Press, 1972.

P.Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

TABLEAU 2.2

TAUX D'URBANISATION PAR REGION

(en pourcentage)

	TAUX D'URBANISATION		CROISSANCE DE LA POPULATION URBAINE
	1961	1971	1961-71
Bas St-Laurent/Gaspésie	32.6	46.8	33.7
Saguenay/Lac St-Jean	68.7	72.1	6.4
Québec	63.2	74.1	32.1
Trois-Rivières	63.8	69.6	11.9
Cantons de l'Est	62.2	64.5	8.9
Montréal	88.3	91.0	25.4
Outaouais	62.5	68.9	30.3
Nord-Ouest	49.5	58.6	33.1
Côte-Nord, Nouveau-Québec	55.8	65.5	59.4
Le Québec	74.3	80.6	24.8

Source: O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier I, Les indicateurs globaux, 1976.

TABLEAU 2.3

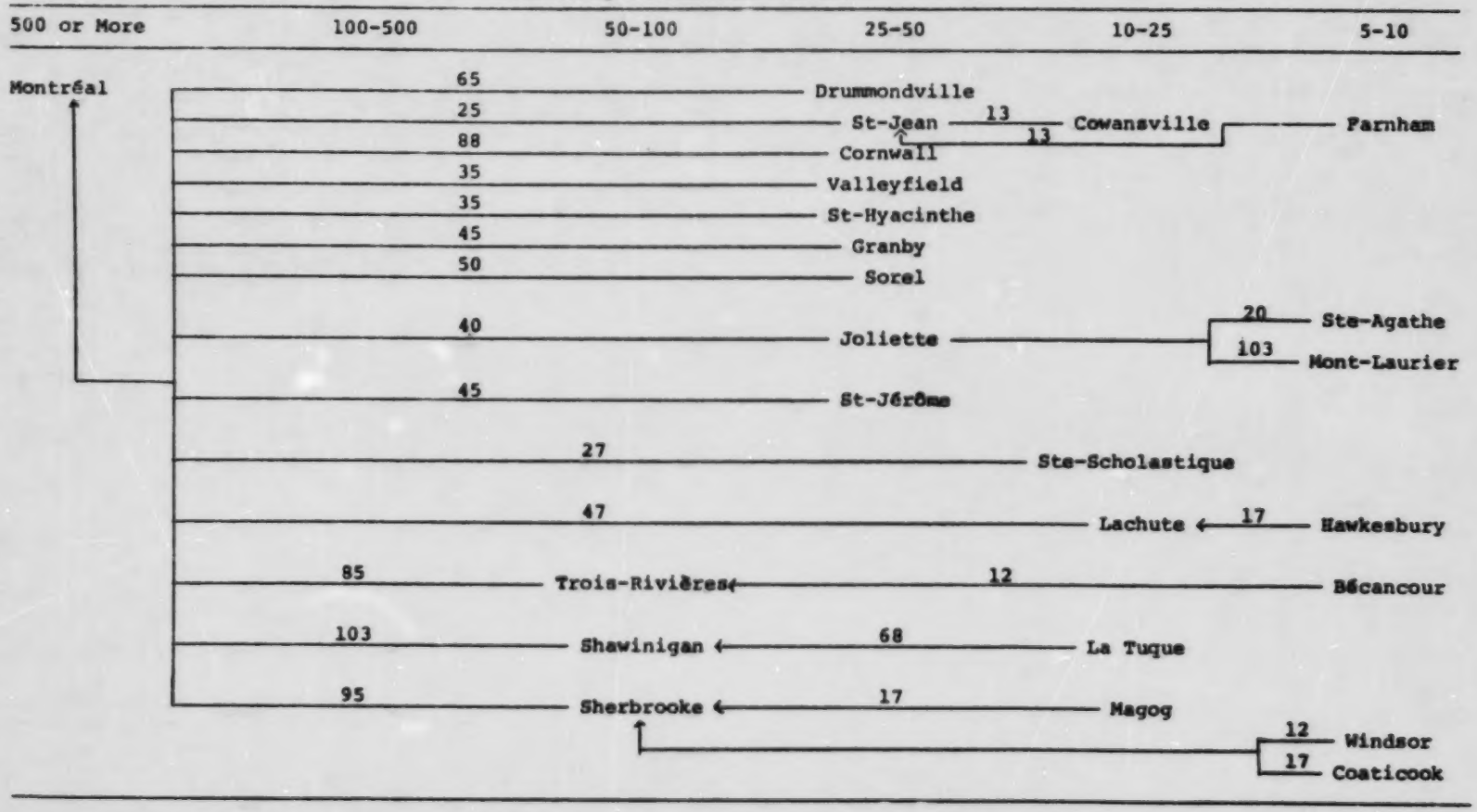
POPULATION et MIGRATION NETTE par REGION

	POPULATION TOTALE		POIDS RELATIF (en %)		MIGRATION NETTE (en millions)	
	1966	1971	1966	1971	1961-66	1966-71
Bas St-Laurent/Gaspésie	239,772	232,645	4.1	3.9	-31.4	-20.4
Saguenay/Lac st-Jean	280,687	280,365	4.9	4.6	-22.9	-17.7
Québec	907,415	941,545	15.7	15.6	-20.6	-9.8
Trois-Rivières	424,168	420,695	7.3	7.0	-21.7	-20.8
Cantons de l'Est	219,498	224,205	3.8	3.7	-8.3	-6.7
Montréal	3,217,193	3,423,545	55.6	56.8	+173.9	+51.8
Outaouais	224,257	243,300	3.9	4.0	-4.6	+5.6
Nord-Ouest	160,125	150,101	2.8	2.5	-13.7	-21.0
Côte-Nord, Nouveau- Québec	107,730	111,590	1.9	1.9	+9.9	-7.8
Le Québec	5,780,845	6,027,991	100.0	100.0	+60.6	-46.8

Source: Bureau de la statistique du Québec.

TABLEAU 2.4

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: MONTREAL SYSTEM

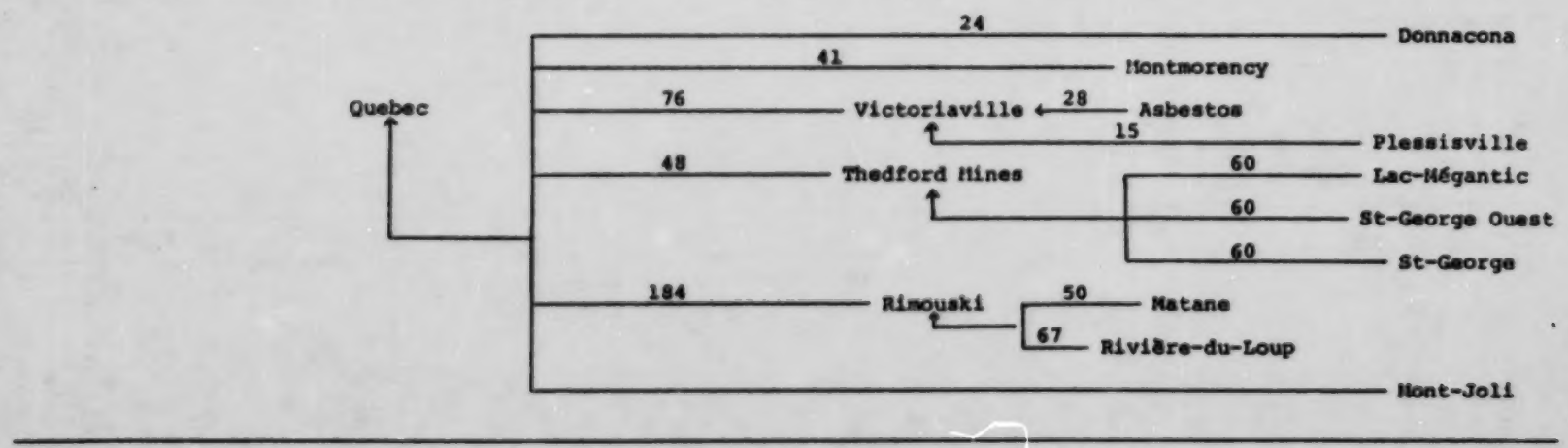


SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.5

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: QUEBEC SYSTEM

Size Group (Thousands) (Rank)

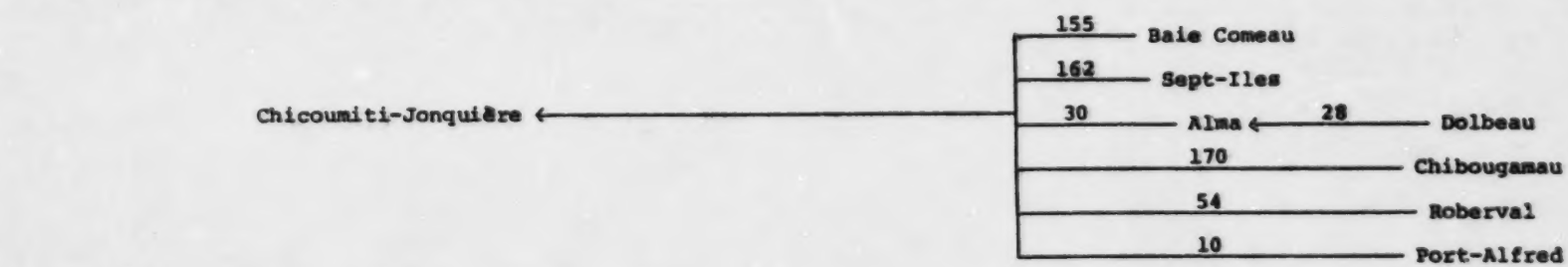


SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.6

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: CHICOUTIMI-JONQUIERE SYSTEM

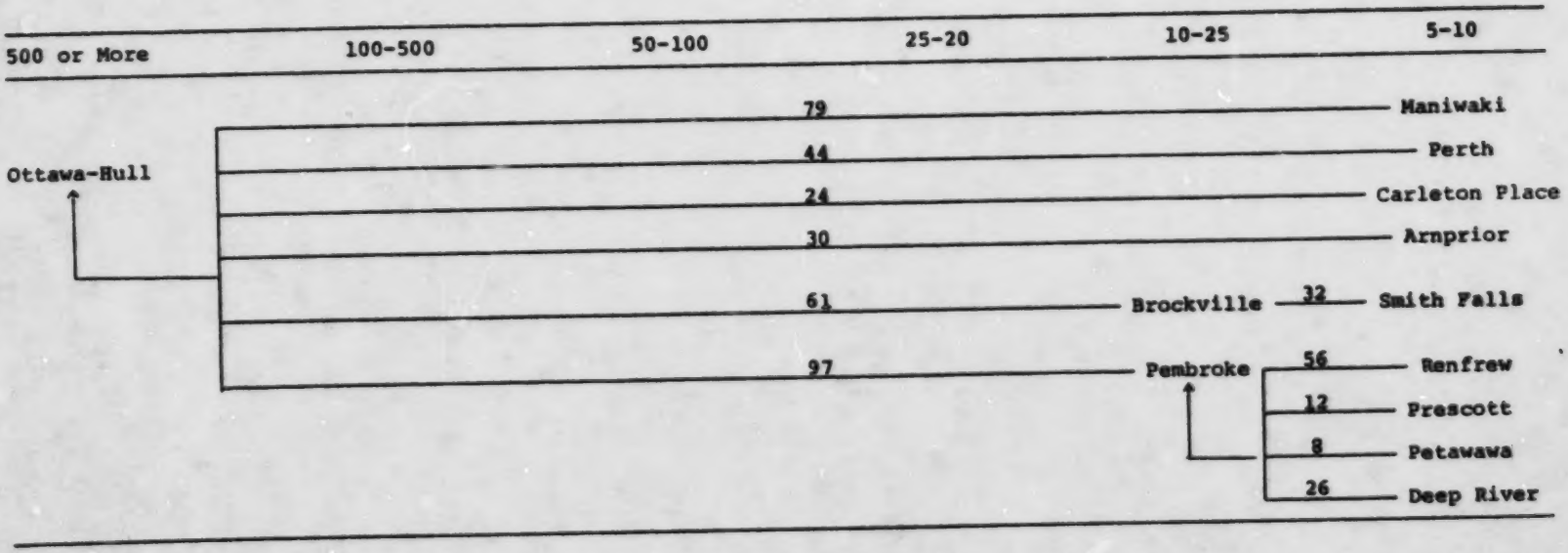
Size Group (Thousands) (Rank)



SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: OTTAWA-HULL SYSTEM

Size Group (Thousands) (Rank)



SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B

TABLEAU 2.8

Montreal System (Quebec)

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961 (Thousands)	Population 1971 (Thousands)	Change (Per cent)	Ratio of Influence Zone
1. 500 or more	Montreal	2,215.9	2,743.2	23.8	1.289
2. 100-500	-	-	-	-	-
3. 50-100	Trois Rivières	89.1	97.9	9.9	3.184
	Shawinigan Falls	63.4	57.2	-9.8	2.309
	Sherbrooke	70.2	84.6	20.5	4.093
	Sub-total	222.7	239.7	7.6	-
4. 25-50	Cornwall	43.6	47.1	8.0	1.000
	Drummondville	42.5	46.5	9.4	1.484
	Saint Jean	39.3	47.0	19.5	1.702
	Valleyfield	34.7	37.4	7.8	1.251
	Saint Hyacinthe	32.9	39.7	20.7	1.000
	Granby	35.1	39.3	12.0	1.373
	Sorel	28.9	34.5	19.4	1.000
	Joliette	24.0	29.3	22.0	1.237
	Saint Jérôme	29.2	35.3	20.8	1.000
	Sub-total	310.2	356.1	14.8	-
5. 10-25	Cowansville	8.2	11.9	45.1	1.768
	Sainte Scholastique	13.6	14.8	8.8	1.000
	Lachute	11.7	11.8	0.0	1.744
	La Tuque	13.0	13.0	0.0	1.000
	Magog	13.1	13.2	0.0	1.000
	Sub-total	59.6	64.7	8.6	-
6. 5-10	Farnham	6.3	6.4	1.6	1.000
	Sainte Agathe	5.7	5.5	-3.6	1.000
	Mont-Laurier	7.1	8.2	15.4	1.000
	Hawkesbury	8.7	9.3	6.9	1.000
	Beaconcourt	8.2	8.2	0.0	1.000
	Windsor	6.6	6.0	-9.1	1.000
	Coaticook	7.0	6.6	-5.8	1.000
	Sub-total	49.6	50.2	1.2	-
	Grand Total	2,858.0	3,453.9	20.8	

SOURCE: J.CHUNG; Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.9

Quebec System (Quebec)

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961	Population 1971	Change	Ratio of Influence Zone
		(Thousands)		(Per cent)	
1. 500 or more	-	-	-	-	-
2. 100-500	Quebec	378.9	480.5	26.8	1.373
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	Thetford Mines	25.8	26.1	1.2	1.256
	Victoriaville	21.7	26.5	22.1	1.823
	Rimouski	24.5	28.9	17.9	1.253
	Sub-total	72.0	81.5	13.2	-
5. 10-25	Montmagny	11.4	12.4	8.8	1.000
	Asbestos	11.1	9.7	-12.7	1.000
	Matane	11.1	11.8	5.4	1.000
	Rivière-du-Loup	10.8	12.7	17.6	1.000
	Sub-total	44.4	46.6	4.9	-
6. 5-10	Donnacona	5.8	5.9	1.7	1.000
	Lac Megantic	7.0	6.8	-2.9	1.000
	Saint Georges O.	4.8	6.0	25.0	1.000
	Saint Georges	5.5	7.5	36.3	1.000
	Plessisville	6.6	7.2	9.0	1.000
	Mont-Joli	6.2	6.7	8.0	1.000
	Sub-total	35.9	40.1	11.7	-
	Grand Total	531.2	648.7	22.1	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.10

Chicoutimi-Jonquière System (Quebec)

Size Group	Urban Centre	Population 1961	Population 1971	Change	Ratio of Influence Zone
(Thousands)		(Thousands)		(Per cent)	
1. 500 or more	-	-	-	-	-
2. 100-500	Chicoutimi-Jonquière	127.8	133.7	4.6	1.674
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	-	-	-	-	-
5. 10-25	Baie Comeau	23.6	25.3	7.2	1.000
	Sept-Iles	14.2	24.3	71.1	1.000
	Alma	20.1	22.6	12.4	2.104
	Sub-total	57.9	72.2	24.7	-
6. 5-10	Dolbeau	6.0	7.6	26.7	1.000
	Chibougamau	5.1	9.7	90.0	1.000
	Roberval	7.7	8.3	7.8	1.000
	Port-Alfred	9.5	9.2	-3.2	1.000
	Sub-total	28.3	34.8	23.0	-
	Grand Total	214.0	240.7	12.4	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B

TABLEAU 2.11

Ottawa-Hull System

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961 (Thousands)	Population 1971 (Thousands)	Change (Per cent)	Ratio of Influence Zone
1. 500 or more	Ottawa-Hull	457.0	602.5	31.8	1.200
2. 100-500	-	-	-	-	-
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	-	-	-	-	-
5. 10-25	Brockville	17.8	19.8	11.2	1.303
	Pembroke	16.8	16.5	-1.2	1.970
	Sub-total	34.6	36.3	4.9	-
6. 5-10	Maniwaki	6.3	6.7	6.3	1.000
	Perth	5.4	5.5	1.8	1.000
	Carleton Place	4.8	5.0	4.2	1.000
	Arnprior	5.5	6.0	9.0	1.000
	Smith Falls	9.6	9.6	0.0	1.000
	Renfrew	8.9	9.2	3.4	1.000
	Prescott	5.4	5.2	-3.8	1.000
	Petawawa	5.6	5.8	3.6	1.000
	Deep River	5.3	5.7	7.5	1.000
	Sub-total	56.8	58.7	3.3	1.000
	Grand Total	548.4	697.5	27.2	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B

CHAPITRE 3

Le ROLE de MONTREAL

3.1 MONTREAL: POLE DE DEVELOPPEMENT EN AMERIQUE DU NORD(1)

Montréal a été identifié au chapitre précédent comme un pôle de développement. Mais il s'agit d'un pôle de développement faible qui cède le pas de plus en plus à Toronto. Le diagnostic a été bien établi par M. J. Chung et d'autres chercheurs dans divers ouvrages.

Rappelons simplement les grands traits de ce recul, traits qui s'expriment par un taux de croissance plus rapide des divers indicateurs économiques à Toronto. Ainsi, de 1961 à 1970, l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal a augmenté de 21.4% comparativement à 35.1% dans la région métropolitaine de Toronto. Répartie par secteur, l'image est la suivante: fabrication (12% à Montréal et 24.4% à Toronto); construction (0.6% et 56.9%); transport, commerce et utilités publiques(21.7% et 26.7%); commerce (32.2% et 35%); finance, assurance et immeubles (39.7% et 48.7%); services (65% et 73.8%). Ces chiffres parlent d'eux-même, d'autant plus que, d'après M. J. Chung, la stagnation de l'économie de Montréal s'est aggravée au cours des dernières années. Il semble que cette situation remonte à la période de l'avant-seconde guerre mondiale, d'après les statistiques concernant la valeur des permis de construction. Cette variable constitue un indicateur assez fiable du dynamisme d'une région dans une économie de marchés.

Historiquement, le recul de Montréal par rapport à Toronto tient à trois ordres de facteurs, dont deux sont fondamentalement inexorables:

1) le déplacement du centre de gravité de l'économie nord-américaine vers l'ouest, auquel s'ajoute la force de Toronto dans la région des Grands Lacs.

2) le comportement des firmes américaines au Canada;

3) les politiques du gouvernement fédéral.

Le déplacement vers l'ouest du centre de gravité de l'économie nord-américaine a débuté au cours de la seconde moitié du 19e siècle (déplacement vers la région des Grands Lacs) et s'est poursuivi avec l'essor de la région de la Côte du Pacifique, encouragée par la croissance très rapide des économies

---

(1) Cette section est basée sur l'ouvrage suivant:
J. CHUNG: Montréal: pôle de développement, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

orientales, notamment le Japon. Ce déplacement faisait du Québec, des provinces Atlantiques et de la région de la Nouvelle-Angleterre, des régions situées en dehors des grands courants commerciaux. Ceci se réflète d'ailleurs dans le taux de croissance démographique plus faible des villes américaines situées au sud de Montréal.

L'importance d'être bien situé géographiquement par rapport aux grands courants commerciaux est parfois minimisée. C'est une erreur, car la situation géographique influence fortement les coûts de transport, tandis que les forces de gravité se font sentir sur les économies régionales. A titre d'exemple, rappelons que le Québec dominait le Canada, à l'époque où ce dernier entretenait de fortes relations économiques avec l'Angleterre. Encore aujourd'hui, en 1974, près de 20% des exportations internationales du Québec vont aux pays de la C.E.E. contre seulement 9% en Ontario. Par ailleurs, 63% des exportations internationales du Québec sont orientées vers les Etats-Unis, comparativement à 81% en Ontario.

Le marché à la disposition de Toronto est beaucoup plus important que le marché à la disposition de Montréal. Il est possible de mesurer le marché sur la base de la population des agglomérations de 100,000 habitants et plus situées dans un rayon de 500 milles de distance routière. Sur la base de cette mesure (voir cartes3.1 et 3.2), le marché de Toronto comprend 28 agglomérations, dont 19 villes américaines, 18 villes ontariennes et une ville non-ontarienne. Par ailleurs, le marché de Montréal englobe 20 agglomérations, dont 9 villes américaines, 8 villes canadiennes non-québécoises et 3 villes québécoises. Le marché de Toronto compte aussi 12 villes de plus d'un million d'habitants contre 5 pour Montréal. En tout, le marché de Toronto s'élève à 50 millions de personnes, comparativement à 28.3 millions pour celui de Montréal, d'où une différence de 77% en faveur de Toronto. Ceci n'est pas négligeable.

Il faut dire aussi que l'impact de la taille du marché de Toronto n'a pas encore été complètement ressenti. Rappelons qu'il existe maintenant un écart de population de 2 millions de personnes entre l'Ontario et le Québec, comparativement à environ 300,000 personnes en 1941. Il s'agit là d'une différence appréciable, d'autant plus que ces personnes ont un revenu per capita supérieur à celui des Québécois. Le processus d'ajustement des économies de Montréal et de Toronto en regard de la taille respective de leurs marchés se fait sentir actuellement à deux niveaux;

1) par des pressions des transporteurs internationaux pour faire augmenter le nombre de départs des envolées internationales à partir de Toronto. Au plan des passagers aériens, Mirabel risque d'être un éléphant blanc.

2) par le déplacement, officiel ou officieux, des sièges sociaux d'entreprises nationales et multinationales de Montréal à Toronto. Il est naturel pour un siège social de se situer près de son principal marché.

Il faut s'attendre à ce que ces mouvements se continuent dans l'avenir.

Le second facteur qui explique la croissance plus rapide de Toronto par rapport à Montréal est le comportement des firmes américaines. Après chaque guerre mondiale, le Canada a reçu un influx de capitaux américains qui ont pris la forme d'investissements directs ou de "take-over". Non seulement ces entreprises se sont installées au centre du marché canadien, mais, toutes proportions gardées, elles se sont plus orientées vers l'Ontario. Comme un bon nombre de ces filiales canadiennes ont leur bureau-chef dans les villes américaines situées au sud de l'Ontario, il est possible de croire que les dirigeants américains voulaient réduire au minimum les coûts de communication entre le bureau-chef et la filiale. De toute façon, il en résulte que l'économie ontarienne est une copie conforme de l'économie américaine.

Les politiques fédérales constituent le dernier facteur historique du recul de Montréal devant Toronto. Ces politiques sont analysées en détail au chapitre précédent ainsi qu'au chapitre 7 sur les causes des inégalités régionales. Comme l'importance de ce facteur est souvent minimisée, il est utile de citer M. F. Martin à cet égard:

> "C'est l'amélioration du tertiaire moteur à Montréal qui devrait être le centre de nos préoccupations. Or on n'attire pas le tertiaire moteur par des subsides, mais surtout à l'aide de privilèges dispensés surtout par le gouvernement fédéral. Ce sont les décisions du gouvernement fédéral (et aussi parfois du gouvernement provincial), dans les domaines des transports, des communications et de la finance, des tarifs e.g. la formation de marchés communs, qui ont le plus de potentiel pour le développement régional..."
>
> ..."Dans un pays fédéral, c'est une aberration de poursuivre aveuglément la règle de l'efficacité. Car cette règle, dans un pays développé, mène à la concentration de l'activité économique et par conséquent aux disparités régionales. Dans un pays fédéral, si le gouvernement central ne privilégie pas, au début d'une opération, certains pôles régionaux, il contribue à l'importance des disparités régionales, et l'accélère, car la structure économique canadienne a franchi le seuil où maintenant les forces du marché alimentent de façon cumulative un seul centre de développement canadien: le "Toronto Centred-Region"."(1)

En résumé, la déplacement du marché a, dès le siècle dernier, favorisé l'Ontario. Cet avantage a été augmenté par le comportement des firmes américaines au Canada et amplifié par les politiques du gouvernement fédéral.

---

(1) F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe du rapport sur l'urbanisation, 1976.

Il n'est donc pas surprenant, dans ce contexte, de constater que la majeure partie de l'industrie canadienne de l'automobile, des industries qui y sont reliées et de l'industrie des appareils électriques est concentrée en Ontario. Et comme ces industries suffisent amplement aux besoins de l'économie canadienne, il n'en reste presque pas pour le Québec. Il n'est donc pas surprenant de diagnostiquer, à la manière de M. J. Chung, une structure industrielle déficiente au Québec. Cette structure industrielle est la résultante des facteurs identifiés plus haut. Il en est de même d'ailleurs de la hiérarchie urbaine du Québec qu'on peut aussi considérer comme déficiente.

En retour, ces structures urbaines et industrielles déficientes nuisent au développement de Montréal et du Québec. Il y a là un effet de rétroaction important que M.J. Chung a identifié. Les faiblesses du système urbain de Montréal tiennent à deux éléments:

1) absence totale d'agglomérations de taille de 100,000 à 500,000 habitants, seuil critique de l'apparition d'innovation (la ville de Québec est définie par M. Chung comme ne faisant pas partie du système urbain de Montréal).

2) la zone d'influence[1] des villes de taille de 25,000 à 50,000 est très inférieure à celles des villes comparables du système ontarien.

D'autre part, la faiblesse de la structure industrielle spatiale du Québec tient à une plus grande concentration de certaines industries à Montréal. En effet, si l'on considère le groupe des industries basées sur les métaux (industries métallurgiques, machinerie, équipement de transport, produits électriques), ces industries sont fortement centralisées à Montréal et dans les proches banlieues. Par contre, dans le système urbain de Toronto, elles sont dispersées le long du lac Ontario, de Kingston à Windsor. Il s'ensuit que la diffusion des idées, des innovations et la complémentarité industrielle est plus facile dans la région de Toronto que dans celle de Montréal.

En définitive, comme l'explique M. Chung, Montréal, en tant que pôle de développement, est plus faible et plus précaire que Toronto, au plan de la hiérarchie des villes comme sur celui de la structure industrielle spatiale.

Une dernière question se pose: quel est l'impact de Montréal sur le reste du Québec? Bon nombre d'observateurs, au cours des années passées, se sont demandés si Montréal ne serait pas en train d'avaler le reste du Québec. En fait, il est assez difficile de répondre à cette question et les quelques paragraphes qui suivent permettent seulement d'établir un certain nombre de nuances.

---

(1) Pour une ville donnée, il s'agit de la somme de la population des villes de rang inférieur, situées dans une distance donnée, divisée par la population de cette ville.

1) Il est vrai que la population de la région métropolitaine de Montréal augmente en importance relativement à l'ensemble du Québec.

2) Comme nous le verrons plus loin, l'augmentation de la concentration de l'activité économique dans la région administrative de Montréal fut très faible au cours de la période 1960-1973.

3) Nous croyons que les régions périphériques (Nord-Ouest, Saguenay/Lac Saint-Jean, Côte-Nord/Nouveau-Québec, Bas-St-Laurent/Gaspésie) sont très peu intégrées à l'économie de Montréal, autant par la localisation des sièges sociaux dont les décisions influencent fortement l'évolution économique de ces régions que par l'orientation de leurs exportations. Il s'ensuit que l'émigration de ces régions tient à la faible création d'emplois d'économies régionales basées sur les ressources naturelles.

4) Si le schéma théorique élaboré au chapitre précédent est valable, alors la concurrence pour les entreprises se fait sentir beaucoup plus entre les villes de même niveau hiérarchique de deux systèmes urbains différents qu'entre les villes d'un même système urbain. C'est ce que révèle le rapport Higgins-Martin-Raynauld. Par contre, il est aussi probablement vrai que les forces de polarisation sont plus fortes que les effets d'entraînement, d'où l'existence d'un processus cumulatif à la Myrdal en faveur du pôle de développement, surtout en ce qui a trait aux activités engendrées par la présence du tertiaire moteur supérieur. Au sein d'un même système urbain, on peut croire néanmoins qu'il en résulte un certain équilibre.

5) Il semble avoir existé une légère déconcentration de l'emploi manufacturier autour de l'Ile de Montréal. En effet, durant la période de 1961 à 1971, tandis que l'emploi manufacturier de l'Ile de Montréal augmentait de 2.2%, celui de l'Ile Jésus augmentait de 196%, ainsi que de 83% dans le comté de Chambly; de 103% dans celui de Laprairie, de 60% dans celui du Richelieu et de 53% dans le comté de Terrebonne.

6) Une analyse de MM. Polèse et Thibodeau[1] révèle toutefois que l'impact de Montréal sur les 7 villes satellites est moins favorable au plan des activités tertiaires. Pour les villes périphériques, l'effet est encore moins favorable, les activités manufacturières traditionnelles ayant tendance à se rapprocher du centre du marché.

---

(1) J.-C. THIBODEAU et M. POLESE: Les effets d'entraînement de Montréal sur les autres régions du Québec, INRS-Urbanisation, 1976.

3.2 L'HABITAT URBAIN DE MONTREAL ET SON ETALEMENT

La croissance économique et démographique urbaine impose, dans une économie de propriété privée, un recyclage permanent de l'affectation des sols à diverses utilisations. Elle impose une transformation constante du centre-ville et un étalement en périphérie. Un peu à la manière d'un volcan, la ville croît par une mutation au centre et un débordement en périphérie. Et l'on nage ici en plein conflit entre la fonction économique et la fonction sociale de la ville. C'est à ce niveau que le processus de croissance urbaine se fait sentir sur la qualité de la vie des habitants.

L'espace urbain nord-américain comprend 5 zones:(1)

1) la première zone comprend le centre-ville et ses environs immédiats, correspondant à la ville centrale à l'origine du mouvement d'expansion.

2) La seconde est celle des banlieues, développées depuis la fin du second conflit mondial. L'habitat y est de faible densité, mais continu.

3) La troisième zone est la frange (ou friche) urbaine, zone de transition entre le milieu urbain et le milieu rural. L'habitat y est discontinu et l'occupation du sol est assez désordonnée. En effet, on peut y voir des habitations côtoyant des carrières ou des dépotoirs. Alors que dans la seconde zone, le processus de suburbanisation est terminé, il est en plein progrès dans la frange urbaine. C'est dans cette zone que la ville connaît son expansion la plus rapide et que les terres agricoles sont recyclées à des fins urbaines.

4) La quatrième zone est celle du trajet quotidien, au-delà de laquelle il est trop coûteux pour une personne de travailler au centre-ville.

5) La cinquième zone est celle du trajet de loisir hebdomadaire. Elle correspond à ce vaste territoire qui peut être considéré comme le terrain de jeu des urbains, territoire accessible surtout enfin de semaine: pentes de ski, chalets, fermettes. C'est dans la quatrième et cinquième zone que la rurbanisation ne fait sentir, avec deux phénomènes concommittants: la spéculation des sols et la destructuration de l'agriculture.

Nous allons passer en revue les mécanismes de transformation dans chacune de ces zones, à l'exception de celle des banlieues, puisqu'il s'agit de la zone la plus stable à long terme.

---

(1) Voir R. JOUANDET-BERNADAT: Implications spatiales d'une société de conservation, GAMMA, 1975.

Il est bien connu que les entreprises manufacturières se localisent en fonction des voies de communication. A l'époque de la prédominance du chemin de fer, les entreprises manufacturières étaient, pour la plupart, installées près ou dans le centre-ville(1). La hausse du prix des terrains et l'avènement du camion les a incitées à déménager en périphérie. Dans le centre-ville sont demeurées surout les entreprises d'activités tertiaires (bureaux professionnels, universités, courtiers, etc.) qui ont intérêt, de par leur forte interdépendance, à être situées au même endroit. Le coût élevé des terrains n'agit pas négativement comme pour les entreprises manufacturières car, étant donné que les entreprises du tertiaire ont seulement besoin d'espace de bureaux, le coût élevé des terrains est rentabilisé par la construction d'édifices en hauteur.

Mais la tertiarisation rapide de l'économie a amené l'expansion du centre-ville. A Montréal, cette expansion a commencé par l'élargissement du boulevard Dorchester vers la fin des années '50 et s'est poursuivie par la construction de la Place Ville-Marie, la construction du métro, de l'autoroute Bonaventure, l'Université Concordia, la Place Alexis-Nihon, la Place Dupuis et la Place Radio-Canada. Les parcs de stationnement, à cet égard, ne répondent pas seulement à la demande des automobilistes mais constituent souvent des terrains en attente de recyclage.

La zone qui jouxte le centre-ville est habituellement constituée d'habitations vieilles, défraichies, à loyers modiques, souvent des taudis. Les propriétaires de ces habitations n'ont aucun intérêt à les rénover: ils attendent simplement de réaliser un gain de capital important sur la seule valeur du terrain. Même si les locataires de ces habitations en étaient les propriétaires, ceci ne saurait suffire pour arrêter l'expansion du centre-ville, étant donné l'attrait d'un gain de capital important. Tout au plus, ceci rendrait-il le processus plus supportable pour ces personnes. Car il s'agit évidemment des classes les plus pauvres de notre société. Et le processus est brutal comme en témoignent la création du bidonville de Ville Jacques-Cartier à la suite de la première expansion du centre-ville ainsi que l'agonie du quartier chinois de Montréal suite aux démolitions requises par la Place Guy-Favreau. Ce dernier point illustre bien l'impact d'une intervention fédérale, à l'encontre de l'avis du Service d'urbanisme de Montréal.

L'expansion du centre-ville se fait aux dépens des classes dévaforisées et au profit du secteur tertiaire et des classes aisées. Car ce sont elles qui reviennent vivre au centre-ville dans les luxueux édifices à logements. On assiste aussi actuellement au reflux des intellectuels et des gens de la haute classe moyenne, ces derniers achetant et rénovant les maisons défraichies de la zone de transition entre la ville et le centre des affaires. Les pauvres subissent donc les pressions des entreprises et des classes aisées.

---

(1) Voir le rapport du groupe de travail sur l'urbanisation.

L'expansion du centre des affaires amène donc des démolitions, la rupture de la vie traditionnelle des quartiers (notamment par les autoroutes) la construction d'édifices en hauteur, et la détérioration des quartiers qui constituent la nouvelle zone de transition et qui sont envahis par les habitants de la zone démolie.

L'expansion du centre-ville s'accompagne aussi du grignotement des espaces verts de la ville centrale et des villes de banlieue. La superficie des parcs et des golfs est diminuée pour faire place au métro, aux autoroutes, à Terre des Hommes, aux installations olympiques, et à des développements domiciliaires. Ces derniers servent surtout à renflouer les caisses du trésor municipal des villes de banlieue. Enfin, l'Ile de Montréal a perdu 127 acres d'espaces verts par année au cours des dix dernières années.

Suite aux démolitions et à la perte de logements au centre-ville ainsi qu'à la croissance démographique, il faut bien que les gens se logent. Ce besoin est aggravé par une croissance plus rapide encore de la formation des ménages causée par l'augmentation du revenu per capita et par la modification de la famille traditionnelle. Le lieu privilégié de l'expansion urbaine est la friche urbaine (notre troisième zone). Tout comme le centre des affaires, cette zone est en perpétuel déplacement. Elle s'avance, de façon très discontinue dans l'espace, le plus souvent le long des axes routiers, au rythme de la croissance démographique et de la formation de ménages.

L'impact du développement à "saute-moutons" (l'expression est du Rapport Castonguay) est assez complexe. Tout d'abord, la faible densité des villes de banlieue et des nouveaux développements dans la friche urbaine entraîne des augmentations de coûts des services locaux et, partant, une hausse des taxes foncières. Par ailleurs, comme le seul moyen de transport disponible dans ces régions à faible densité est l'automobile, dont on se sert pour aller au travail, il se produit une diminution marquée de l'utilisation du transport en commun. Enfin, l'étalement de la ville s'accompagne d'une diminution de la superficie des terres agricoles.(1) Ce dernier point mérite d'être analysé en profondeur, même si les informations que nous possédons sont fragmentaires.

De 1964 à 1975, la superficie urbanisée de la région métropolitaine de Montréal (approximativement) est passée de 115,292 acres à 170,604 acres, soit une proportion de 23% de l'ensemble du territoire (733,488 acres). Pendant que la population de cette région augmentait d'environ 24%, la superficie urbanisée augmentait de près de 50%. En 1971, dans cette même région

---

(1) Voir L. GRATTON: L'étalement urbain de la région métropolitaine de Montréal, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

approximativement, 240,000 acres étaient immobilisées par l'urbanisation, 56% étant affecté aux espaces urbains et 44% dévoué à la friche urbaine. Ici, par friche urbaine, il faut entendre ces terres qui ne servent plus à l'agriculture mais qui ne sont pas encore construites. De la superficie affectée aux espaces urbains, la moitié était occupée par les résidences et le reste servait à diverses fins comme les industries, les commerces, les espaces verts, etc.

Relativement au phénomène de la perte d'espace agricole, il faut ajouter que l'urbain consomme deux types d'espace: celui de sa résidence principale en ville et celui de sa résidence secondaire (ou l'espace consacrée à d'autres activités de loisirs) en campagne. Les demandes de l'urbain sur l'espace environnant viennent donc en conflit de deux façons avec la demande d'espace à des fins agricoles. Il semble que la consommation de l'espace par l'urbain augmente avec la taille de la ville, probablement à cause des insatisfactions engendrées par la vie urbaine. Notons que d'après le rencensement de 1971, 68,320 personnes de la région métropolitaine de Montréal possédaient une résidence secondaire.

Il s'ensuit de ce double processus de croissance une spéculation sur les terres agricoles. Ici, le terme "spéculation" revêt deux significations. Dans la zone de la friche urbaine, les terres agricoles sont achetées par les "développeurs" qui attendent de les affecter au développement immobilier. Ici, une fois la terre achetée, elle est détournée de sa vocation initiale et conservée en vue d'un profit futur. Plus loin, dans la zone du trajet de loisir hebdomadaire, la terre est achetée par des particuliers ou des entreprises et sert aux loisirs des citadins. Ici aussi, le sol est détourné, la plupart du temps, de sa vocation agricole.

D'après une étude du Ministère de l'agriculture, la superficie des terres en spéculation probable (terres abandonnées ou sans travaux culturaux) dans la partie ouest des basses terres du St-Laurent et de l'Outaouais s'élevait, en 1975, à environ 536,228 acres (dont 349,481 défrichées) que se partageaient 18,159 propriétaires (dont 12,682 pour les terres de 5 acres et plus). Il est important de noter que la partie ouest des basses terres du St-Laurent et de l'Outaouais, partie qui commence à l'est à la hauteur de Nicolet, constitue le garde-manger du Québec. Ce sont les terres les plus propices à l'agriculture, tant par la qualité des sols que par l'ensoleillement. A titre de référence en ce qui a trait aux superficies, mentionnons que la Région Sud de Montréal comprend 1,200,000 acres de sol.

Si la superficie des terres en spéculation probable est impressionnante, sa progression l'est encore plus. Dans la même région de la partie ouest, l'acquisition des terres est passée d'une moyenne annuelle de 13,024 acres de 1961 à 1965, à 18,598 de 1966 à 1970 et à 37,781 de 1971 à 1974. Il s'agit d'une progression presque phénoménale causée par les deux facteurs énoncés plus haut.

L'impact de cette spéculation est double: tout d'abord, une diminution de la superficie des sols agricoles et une augmentation du prix des sols agricoles. Ce dernier effet entraîne, à son tour, la destructuration de l'agriculture. D'après l'INRS-Urbanisation, l'expansion de la banlieue dans la Région Sud de Montréal entraînera, de 1966 à 1986, la perte de 33,208 acres de sol agricole, soit près de 17% des sols agricoles disponibles en 1966. Par ailleurs, alors que le prix d'une terre agricole s'élève à environ $500. l'acre, il peut grimper à $12,000 quand la terre est demandée à des fins de développement urbain. Dans les campagnes, les achats des riches citadins servent aussi à faire augmenter ce prix. Il s'ensuit qu'il n'est pas rentable pour un agriculteur d'agrandir ses terres par l'achat des terres voisines ni même pour le fils d'acheter la terre de son père. D'après l'INRS-Urbanisation, la destructuration de l'agriculture touchait 30% des terres de la Région Sud en 1966; ce taux devrait s'élever à 50% en 1986.

Des phénomènes aussi disparates que l'expansion du centre-ville, l'étalement urbain et la destructuration de l'agriculture ont en commun deux éléments: l'accent mis sur l'automobile privée dans les transports urbains et la propriété privée du sol.

L'expansion urbaine a été permise par l'accession, par la majorité des citoyens, à la voiture automobile particulière. Elle a été encouragée par les pouvoirs publics, autant par la construction de voies rapides que par les programmes de la SCHL favorisant l'achat de maisons unifamiliales. Il est difficile de savoir si le montréalais aurait choisi de vivre en appartement si on lui avait offert le choix. Toutefois, on peut penser que la classe moyenne a préféré dépenser une ressource qui lui coûtait peu, en termes monétaires, soit le temps du déplacement de la maison au travail, pour obtenir un espace vital plus grand. On a affaire alors à un singulier cercle vicieux où l'étalement urbain entraîne l'augmentation de l'utilisation de l'automobile, qui amène une diminution de l'utilisation du transport en commun, qui entraîne une séparation encore plus poussée des fonctions urbaines, ce qui oblige en retour la construction de nouvelles routes, ce qui nourrit l'étalement urbain.

Par ailleurs, une bonne partie des problèmes liés à l'expansion urbaine provient de la propriété privée d'une ressource en quantité fixe, le sol. Cette adhésion forcenée au droit de propriété privée rend difficile même les programmes de zonage. Le propriétaire d'un terrain en bordure du centre-ville veut pouvoir le vendre pour réaliser un gain de capital, même s'il s'agit d'un petit propriétaire. Il en est de même pour les communautés religieuses et pour les propriétaires d'édifices historiques. D'autre part, la vente d'une terre agricole à un développeur représente probablement pour l'agriculteur l'assurance d'une pension de vieillesse. On aura beau lui expliquer que ce n'est pas son travail qui a fait augmenter le prix du terrain,

il n'empêche que la terre lui appartient et que la société lui a permis de vivre moins bien que la plupart des travailleurs. Dans un tel contexte, les interventions gouvernementales peuvent peut-être empêcher la grande spéculation dans la friche urbaine, mais probablement pas empêcher le processus de la croissance urbaine, de l'étalement urbain et de la destructuration de l'agriculture.

3.3 L'homme urbain québécois

Dans la section précédente, nous nous sommes attachés à expliquer les principaux mécanismes qui mènent à l'étalement spatial de la ville. Ici, nous voulons nous pencher sur l'homme urbain québécois, surtout celui de Montréal, seule ville québécoise à l'échelle des grandes villes nord-américaines. Un fait fondamental s'impose dès le départ: comme le mentionne M. P.-Y. Villeneuve, il aura suffi de 3 générations seulement pour transformer les structures écologiques, démographiques et économiques du Québec. Cet homme urbain, de souche très récente, a vécu beaucoup de changements.

Avouons-le, la ville projette une image négative qui se retrouve même dans la production littéraire québécois. En effet, le Québec compte peu de chantres du milieu urbain. Le chansonnier Jean-Pierre Ferland et le groupe Beau Dommage font exception. Plus nombreux sont ceux, comme les dramaturges, qui font ressortir la difficulté de vivre en milieu urbain. Ils ne sont pas les seuls. Les média d'information ne cessent de nous inonder des résultats d'études confidentielles, de rapports secrets, de prises de position de groupes de pressions qui identifient une foule de problèmes urbains. Ils sont rejoints en cela par bon nombre d'intellectuels. Et les problèmes identifiés sont toujours inévitablement les mêmes:[1] aliénation des citoyens, manque d'emplois, pauvreté, pollution par le bruit, pollution de l'air et de l'eau, insuffisance du réseau de transport en commun, encombrement, congestion routière, criminalité, manque de logements, mauvaise qualité du logement, vieillissement du centre-ville, taudis, arrêts fréquents des services publics, etc.

Mais la vie urbaine, c'est aussi une vie intéressante, excitante, des revenus plus élevés, la création sous toutes ses formes: scientifique, artistique, littéraire, théâtrale; des services personnels et différenciés, etc.

D'une analyse empirique de M. P.-Y. Villeneuve,[2] on peut tirer les résultats suivants:

1) La taille et la croissance urbaine ont un effet négatif sur la qualité de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit et les déchets solides, l'encombrement et la disponibilité d'espaces verts.

2) En ce qui concerne le Québec, il est difficile de dégager un lien entre la taille et la croissance urbaine et la qualité de la vie, définie négativement à partir d'indicateurs de pathologie sociale comme

---

[1] Par exemple, voir le document: Croissance démographique et problèmes urbains, Conseil des Sciences du Canada, Ottawa, 1975.

[2] P.-Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, 1975.

les maladies mortelles, les maladies mentales, les crimes et le suicide. Ceci tient en bonne partie à l'absence de fiabilité des données mais aussi à la forte homogénéité culturelle du Québec qui contribue, soit à atténuer les effets négatifs de la croissance urbaine, soit à niveler les écarts entre Montréal et le reste de la province. Par contre, le taux de suicide semble suggérer une dégradation de la qualité de la vie.

Il faut admettre aussi que la vie urbaine permet un ensemble de comportements qu'il est difficile d'interpréter avec exactitude. Ainsi, l'anonymat dans lequel chacun est plongé favorise l'émergence d'une foule de regroupements sur la base de certaines affinités. Est-ce le reflet d'une plus grande tolérance démocratique?(1) une autre manifestation de nécrose de notre société? ou encore une autre façon pour le "système" de récupérer les dissidents?

Un autre aspect de la vie urbaine mérite aussi d'être signalé: c'est la très grande interdépendance des citoyens, beaucoup plus importante que dans une société agricole. La qualité de la vie de chacun dépend du comportement des autres: le comportement du voisin de palier, comme celui de l'autre automobiliste et celui du policier, pompier, conducteurs d'autobus (quand ils ne se présentent pas au travail). Il découle de cette interdépendance poussée une diminution du contrôle que chacun peut exercer sur son environnement. Il n'est pas impossible que cette réalité soit à la base de cette "démission" du citoyen face aux "choses de la cité", pour reprendre l'expression antique.

La question fondamentale qui se pose en regard de tous ces supposés problèmes est la suivante: quelle part des problèmes peut-on attribuer à la vie urbaine comme telle par rapport à la vie de campagne, quelle part peut-on attribuer à la taille de la ville, et enfin quelle part attribuer au système économique dans lequel nous vivons? Pour Marie Lavigne et Serge Carlos,(2) la définition environnementale des problèmes urbains fausse l'analyse parce que ces problèmes relèvent du fonctionnement général de la société, c'est-à-dire qu'ils sont causés par une économie axée sur la maximisation du profit et la production de consommation individuelle.

Par contre, il semble que la ville actuelle soit peu propice à l'intégration sociale (et à la socialisation politique) des citadins à tous les gouvernements locaux. Les auteurs citent, à ce propos, M. G. Divay: "la fonction d'intégration sociale locale diffère par son objet de la simple 'intégration politique', même si cette dernière constitue un des moyens de réalisation de la première... l'intégration

---

(1) N'oublions pas que le village québécois des années '50 était loin d'être un modèle de tolérance démocratique. Au contraire, il s'agissait plutôt d'une société monolithique, vivant sous le joug de la vérité, et où le dissident était exclu du groupe. Pour la jeunesse de cette époque, la ville était synonyme de liberté.

(2) Voir M. LAVIGNE et S. CARLOS: La difficile gestation de l'homo urbanus québécois, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

politique peut être non normative ou normative (c'est-à-dire) basée sur le calcul ou le partage des valeurs, l'intégration sociale est essentiellement normative". Et ils continuent ainsi: "La faible implication des citoyens dans les affaires de la ville tiendrait ainsi pour beaucoup au fait que les frontières municipales sont rarement co-extensives aux limites territoriales des systèmes sociaux locaux, condition pourtant essentielle pour que les municipalités assument, par delà leur rôle de dispensatrice de services, leur fonction spécifique d'intégration sociale."(1)

Un aspect intéressant et important de l'analyse des auteurs est qu'elle révèle que la structuration urbaine selon les forces déterminantes du marché du logement conduisant à la constitution d'espaces ségrégés n'implique pas qu'aucune vie sociale locale ne puisse émerger et se développer. Mais cette vie sociale varie en intensité selon les quartiers et selon la situation objective de chaque partie de la population. Ainsi, on est surpris d'apprendre à partir de résultats de sondages, que les relations avec la parenté conservent une extrême importance pour tous les groupes sociaux. Si les relations de travail tiennent peu de place dans la vie sociale des Montréalais, les relations de voisinage par contre sont importantes.

La perception du quartier est toutefois très hétérogène. La population des quartiers comme Ahuntsic, Cartierville, Longue-Pointe, Saint-Michel (nord), c'est-à-dire les quartiers de classes sociales supérieures et/ou excentriques, tend à identifier le quartier en termes d'environnement physique. Dans les quartiers du bas-de-la-ville et de la ville centrale, c'est plutôt l'histoire personnelle et l'attachement qui sont soulignés. Dans les quartiers d'immigration (Mile-End, Saint-Edouard, Villeray), la principale référence est mise sur l'aspect espace d'activités. Pour les résidents de Côte-des-Neiges, Saint-Louis et Centre-ville, le quartier est défini par rapport à la référence sociale.

Les résultats des sondages sont aussi surprenants quant à la notion que les citadins se font de la ville. Le cinquième des Montréalais se déclarent fiers et attachés à leur ville, tandis que le tiers relie les avantages de la ville à la taille, au cosmopolitisme et à l'animation (près du quart des citoyens considèrent en outre que ces trois caractéristiques ne constituent pas d'inconvénients majeurs).

Mais les Montréalais des divers quartiers n'ont pas une perception identique de la ville. Les auteurs terminent ainsi leur analyse:

"Ce qui frappe à l'examen de ces données, c'est que l'image générale que les Montréalais ont de la ville apparaît largement tributaire de l'expérience différentielle qu'ils en ont à travers leur quartier de résidence."

---

(1) M. LAVIGNE et S. CARLOS, op. cit., p. 7.

"Concevoir la ville comme lieu d'animation et d'effervescence, comme niveau de gestion, comme marché du travail ou comme simple espace d'enracinement, c'est manifestement signifier qu'on ne 'consomme' pas la même ville."

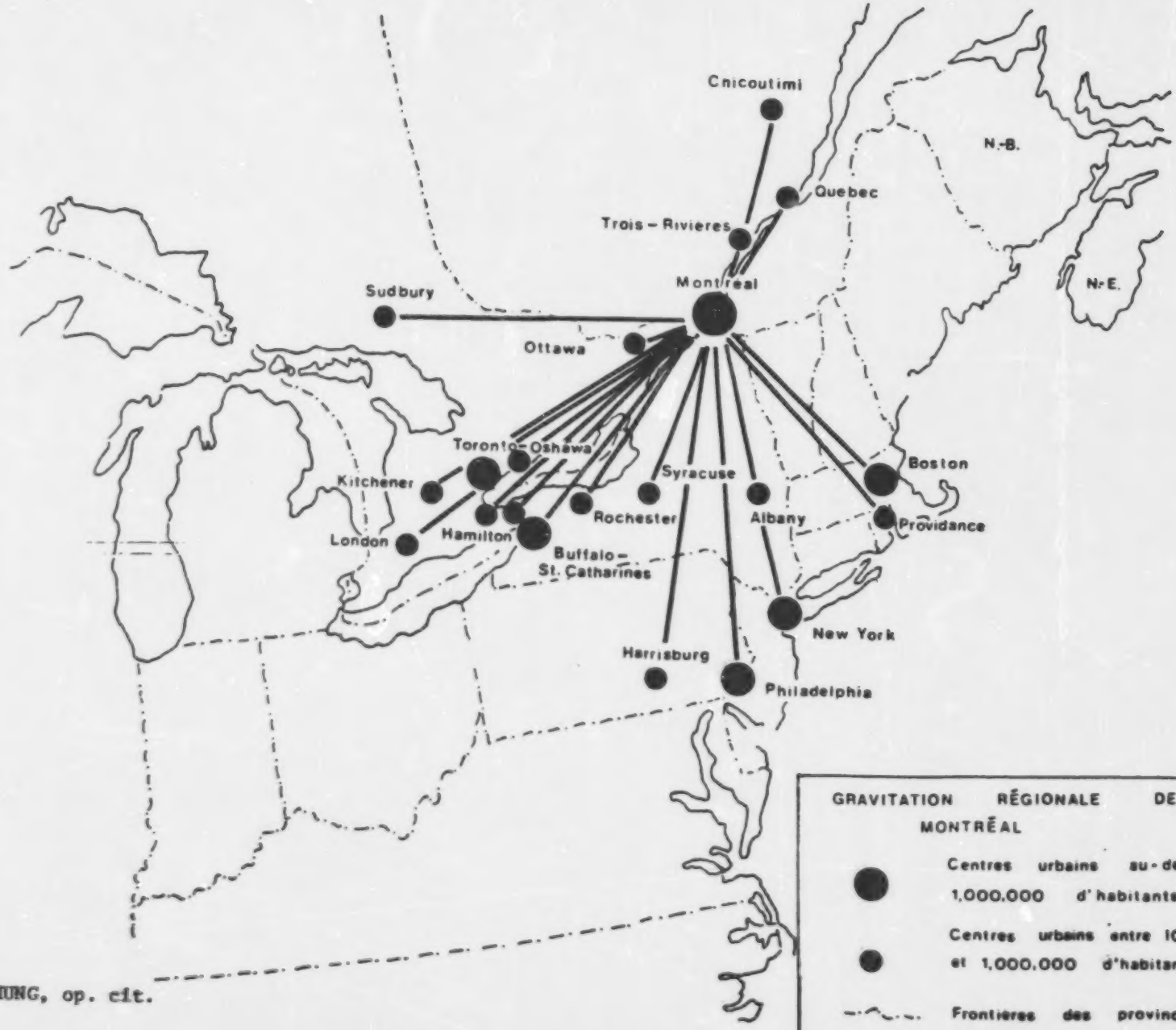
"Les résultats obtenus à partir de la construction d'un indice d'attachement au voisinage, au quartier et à la ville sont significatifs à cet égard. C'est dans des quartiers comme Cartierville, Côte-des-Neiges et Rosemont que l'on marque le plus fort attachement à la fois à ces trois niveaux d'organisation de la vie urbaine; dans Centre-Ville et Saint-Louis, Mile-End et Pointe-Saint-Charles où la grande hétérogénéité culturelle interne au quartier peut constituer un lieu d'expérience quotidienne de la richesse et de la diversité urbaine, on marque un faible attachement au voisinage et au quartier pour reporter une forte identification sur la ville elle-même. Dans Ahuntsic et Longue-Pointe, Hochelaga et Maisonneuve, on assiste au phénomène inverse, attachement relatif plus faible à la ville et forte identification au milieu local. C'est finalement au sein des quartiers les plus défavorisés tels Centre-Sud et Frontenac, Plateau Mont-Royal et Saint-Henri que non seulement on observe la plus faible identification à la ville, pourtant 'objet de fierté', mais également le plus faible attachement au quartier."(1)

On voit donc à quel point l'introspection est dangereuse dans ce domaine et à quel point il est difficile d'interpréter les diverses manifestations de la vie sociale urbaine. Les résultats empiriques sont trop fragmentaires pour se prononcer avec quelque degré de certitude. La seule chose certaine, c'est que dans l'avenir de la société québécoise, les Montréalais ont un gros mot à dire.

---

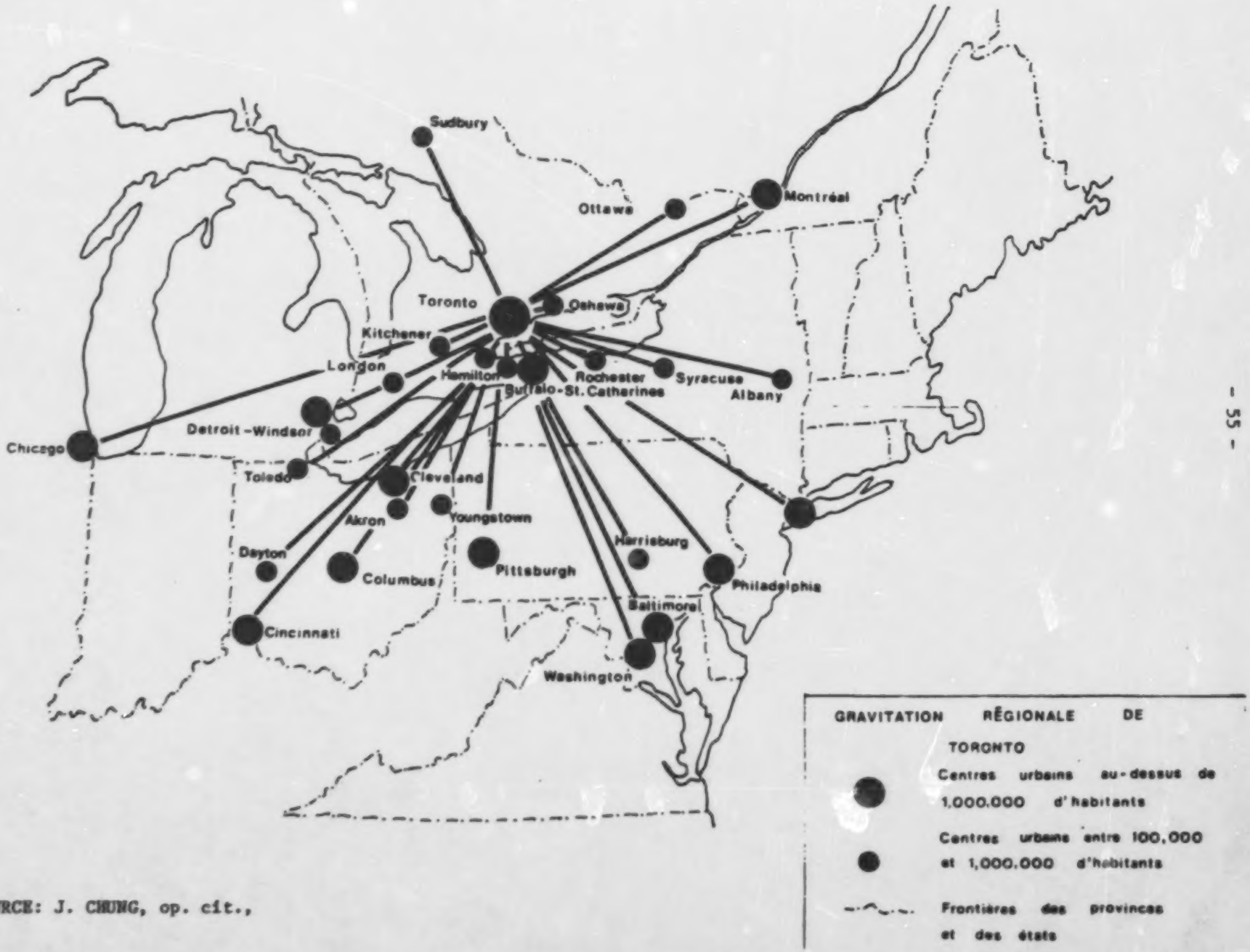
(1) M. LAVIGNE et S. CARLOS, op. cit., p. 20.

CARTE 3.1



SOURCE: J. CHUNG, op. cit.

CARTE 3.2



SOURCE: J. CHUNG, op. cit.,

CHAPITRE 4

LES DISPARITES REGIONALES

4.1 LA PARTICIPATION A LA POPULATION ACTIVE ET LE CHOMAGE

Les disparités régionales dans les taux d'activité et taux de chômage sont présentées au tableau 4.1. Même si ces taux, qui proviennent du Recensement du Canada, diffèrent de ceux obtenus à partir de l'enquête fédérale sur la population active, ils peuvent servir d'indicateurs car les rapports entre régions sont assez bien respectés.

Les régions ressources[1] présentent des taux d'activité plus faibles et des taux de chômage plus élevés que dans les autres régions. Si les habitants de ces régions affichaient un comportement semblable à celui des habitants de la région de Montréal, ces régions connaîtraient un taux de chômage encore plus élevé.

D'après ce qu'on en sait, les écarts interrégionaux dans les taux d'activité et les taux de chômage sont assez stables, même s'ils varient durant le cycle économique. En effet, les périodes de ralentissement économique se font sentir, toutes proportions gardées, plus intensément dans la région de Montréal, de sorte que les écarts interrégionaux diminuent, même si, alors, les taux de chômage atteignent des niveaux records dans les régions périphériques. Le même phénomène se vérifie entre le Québec et l'Ontario.

4.2 LE REVENU PERSONNEL

L'indicateur le plus couramment utilisé pour mesurer le niveau et l'évolution des disparités interrégionales est certes le revenu personnel per capita. Le tableau 4.2 permet de constater une réalité pour le moins surprenante. En effet, même si les écarts par rapport à la région de Montréal apparaissent importants (les disparités réelles de revenu sont probablement moins grandes) le rythme de réduction de ces écarts est très impressionnant. Si cette diminution des écarts se poursuivait au même rythme, il suffiraît de 10 à 30 ans, selon les régions, pour éliminer

---

(1) Par régions ressources (ou périphériques), nous entendons le Bas St-Laurent/Gaspésie, le Saguenay/Lac Saint-Jean, le Nord-Ouest et la Côte-Nord et le Nouveau-Québec. Par régions polarisées par Montréal, nous entendons l'Outaouais, Québec, Trois-Rivières et les Cantons de l'Est.

totalement les disparités interrégionales de revenu per capita. Ceci ne s'est jamais vu ailleurs dans le monde, surtout dans une économie de marché.

Il faut donc se montrer circonspect devant ces chiffres, d'autant plus que, même s'ils sont de source récente, ils vont à l'encontre des informations obtenues d'une autre source (tableau 4.3). Ces données plus anciennes mais de plus longue période, indiquent elles aussi une réduction des écarts par rapport à la région de Montréal, mais une réduction beaucoup plus lente.

En fait, la période 1951-1971 a été caractérisée par la forte croissance de la région de Montréal de 1951 à 1966. Durant cette période, seules Montréal et la Côte-Nord ont connu une croissance plus rapide que la moyenne québécoise. Elle a également été caractérisée par un ralentissement marqué de Montréal de 1966 à 1971. Durant cette dernière période, toutes les régions, à l'exception du Saguenay/Lac Saint-Jean continuaient à afficher une bonne performance économique (voir la croissance du revenu personnel au tableau 4.2).

De sorte que cette réduction rapide des écarts dans le revenu personnel per capita est surtout attribuable au ralentissement de l'économie de la région de Montréal auquel viennent s'ajouter les effets de l'émigration nette de la plupart des régions.

C'est dire qu'une réduction si rapide des écarts de revenu per capita ne saurait persister car elle ne relève par des mécanismes fondamentaux d'ajustement à l'intérieur d'une économie. Si l'économie montréalaise connaissait une nouvelle vigueur économique, la réduction des écarts ralentirait. De plus, même si l'émigration nette de certaines régions joue arithmétiquement en faveur d'une réduction des écarts, elle n'en constitue pas moins une ponction sur le stock de capital humain de ces régions. A long terme, il peut survenir une réduction de la capacité de production des régions à forte émigration nette et, partant, une réduction des taux de croissance de ces régions. Enfin, l'émigration signifie aussi une diminution de dépenses dans la région. Une étude de Courchesne pour les provinces atlantiques a montré que l'émigration de 5 chômeurs créait 2 chômeurs supplémentaires dans la région, car ces 5 chômeurs et leurs familles amènent avec eux le pouvoir d'achat qu'ils exercaient sur la production locale.

4.3 LA CROISSANCE ECONOMIQUE

Il est important de voir dans quelles régions et dans quels secteurs de l'activité économique, la croissance a été plus rapide (voir les tableaux 4.4, 4.5 et 4.6). Pour l'ensemble du produit intérieur brut, on constate que les régions de l'Outaouais (323,1), du Bas Saint-Laurent/Gaspésie (319.8), de Québec (306.1), du Nord-Ouest (302.1) et de la Côte-Nord (275.9) ont connu une croissance supérieure à celle de Montréal (273.8). Les trois régions fortement dépendantes du secteur manufacturier (Cantons de l'Est, Trois-Rivières, Saguenay/Lac Saint-Jean) traînent de l'arrière.

Pour le secteur primaire, les régions qui ont affichées une performance supérieure à celle de Montréal (211.6) sont le Saguenay/Lac Saint-Jean (348.1), le Nord-Ouest (303.7), le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (238.5) et l'Outaouais (216.2). Pour le secteur secondaire, plusieurs régions encore dament le pion à Montréal (233.6): le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (421.7), le Nord-Ouest (361.1), Québec (264.7), l'Outaouais (262.8) et la Côte-Nord (260.8). Il en est de même pour le secteur tertiaire où Montréal présente un indice de croissance de 301.6 comparativement à la Côte-Nord (493.8), l'Outaouais (370.1), les Cantons de l'Est (345.7), Québec (341.5), le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (315.7) et Trois-Rivières (310.4).

La performance de l'Outaouais est surtout due à la croissance du secteur tertiaire, notamment les services (494.7). La croissance du Bas Saint-Laurent/Gaspésie a reposé sur le secteur secondaire (421.7), à peu près également sur le secteur manufacturier et la construction, deux secteurs d'égale importance dans cette région sous-industrialisée. Pour la région de Québec, le secteur prédominant est le tertiaire et surtout les services (442.0) et l'administration publique (399.0). Dans le Nord-Ouest, la croissance a originé du secteur primaire, surtout de la forêt (504.9), et du secteur secondaire, en particulier l'industrie manufacturière (371.9).

D'autres données des "Comptes économiques régionaux du Québec" (publiés par le MEER) indiquent que c'est à compter de 1966 que la croissance de Montréal commence à ralentir par rapport aux autres régions. Cette situation s'est fait sentir au niveau des industries traditionnelles, de sorte que les trois autres régions les plus industrialisées (Saguenay/Lac Saint-Jean, Cantons de l'Est, Trois-Rivières) affichent une performance

inférieure à celle de Montréal. Et parallèlement, les régions périphériques dont l'activité repose sur les richesses naturelles et les services ont connu une croissance supérieure à Montréal.

En définitive, c'est beaucoup moins la vigueur économique des régions périphériques que le ralentissement de la croissance de Montréal qu'il faut voir dans ces chiffres. Il faut voir aussi le lien très net qui existe entre la performance des régions et la structure industrielle de chacune des régions (voir le prochain chapitre). Finalement, ces données illustrent aussi à quel point la plupart des régions québécoises sont peu intégrées à la région montréalaise, puisque leur croissance n'est pas affectée par celle de Montréal.

Tout comme dans le cas de l'évolution des disparités du revenu personnel per capita, les différences dans les taux de croissance du produit intérieur brut que nous venons de constater ne doivent pas être interprétées comme un renversement de la tendance lourde (1951-1966) qui consacre la suprématie de Montréal. A moins, évidemment, que le ralentissement relatif de Montréal par rapport à Toronto ne soit lui-même considéré comme une tendance lourde. Dans ce cas, les Cantons de l'Est et Trois-Rivières suivraient dans la même direction.

4.4 LA CONCENTRATION DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DANS L'ESPACE QUEBECOIS.

La concentration marquée de l'activité économique dans la région de Montréal constitue la seconde caractéristique majeure de l'économie régionale québécoise, la première étant l'existence des disparités dont nous venons de parler. Cette concentration est identifiée aux tableaux 4.7, 4.8, 4.9 et 4.10. Ces tableaux présentent la répartition dans l'espace de la valeur ajoutée et de l'emploi, à la fois pour l'ensemble des activités économiques et le secteur manufacturier (1).

L'extraction des ressources naturelles (tableau 4.7) est le lot des régions ressources et aussi des régions polarisées par Montréal. L'abattage du bois se fait de plus en plus dans le Québec des ressources, mais l'extraction minière reste à peu près stable, à cause de l'amiante dans les Cantons de l'Est et Québec.

---

(1) Le tableau 4.10 présente les groupes majeurs d'industries manufacturières agrégés de façon à faire ressortir les groupes d'industries liées à l'agriculture, au textile, au bois, aux métaux et au pétrole.

Le secteur secondaire, surtout l'industrie manufacturière, est fortement concentré dans la région de Montréal. Les données du MEER indiquent que la part relative de Montréal dans le secteur secondaire est passée de 66.8% (1961) à 68.5% (1966) pour redescendre à 65.8% (1973). Là encore l'évolution particulière de Montréal doit être prise en considération.

L'activité tertiaire se trouve concentrée à Montréal dans la même proportion que le secteur secondaire. Il faut toutefois souligner une légère tendance à la baisse, surtout occasionnée par l'essor de la fonction publique fédérale à Hull et provinciale à Québec.

Au total, même si l'activité économique est concentrée à 64% dans la région de Montréal, les chiffres n'indiquent par une augmentation de cette concentration. Au contraire, on constate une diminution de 1 point de pourcentage au profit des régions polarisées par Montréal. Mais sur une si longue période, cette variation n'est pas significative.

Les chiffres de valeur ajoutée pour les activités manufacturières (tableau 4.9) indiquent une augmentation légèrement plus rapides de la concentration du secteur manufacturier à Montréal que ne le laisseraient croire les données précédentes(1). L'augmentation de la concentration se fait sentir dans les activités liées aux textiles, au bois, aux métaux et au pétrole. Par contre, les régions polarisées par Montréal dominent nettement dans le secteur de la transformation du bois. Finalement, la variation dans la concentration n'apparaît pas au chapitre de l'emploi.

---

(1) Il faut souligner que ces chiffres proviennent de deux sources différentes.

TABLEAU 4.1

TAUX D'ACTIVITE ET TAUX DE CHOMAGE, 1961, 1971

	Taux d'activité		Taux de chômage	
	1961	1973	1961	1973
Bas-St-laurent, Gaspésie	45.7	45.7	8.3	16.0
Saguenay, Lac St-Jean	48.1	45.9	8.6	15.4
Québec	50.8	50.9	3.7	8.7
Trois-Rivières	50.5	50.1	4.8	12.2
Cantons de l'Est	50.5	51.7	3.8	9.3
Montréal	54.5	55.0	3.6	9.4
Outaouais	51.6	53.5	5.0	9.3
Nord-ouest	50.3	49.4	8.7	12.8
Côte-Nord, Nouveau-Québec	53.1	52.6	7.2	11.0
Le Québec	52.5	52.9	4.4	10.1

Note: Ces taux proviennent du Recensement du Canada et diffèrent de ceux obtenus dans la publication "La population active" de Statistique Canada.

Source: O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier I, Les indicateurs globaux, Québec, 1976.

TABLEAU 4.2

REVENU PERSONNEL PER CAPITA, 1961 - 1971

	(En dollars)		(En % de Montréal)		Croissance (En %)	Croissance du revenu personnel (En %)
	1961	1971	1961	1971	1961-1971	1961-1971
Bas-St-Laurent, Gaspésie	765	1842	43	57	141	124
Saguenay, Lac St-Jean	1025	2214	57	68	116	119
Québec	1160	2778	64	85	139	170
Trois-Rivières	1094	2458	61	76	125	130
Cantons de l'Est	1094	2614	61	80	139	151
Montréal	1880	3252	100	100	81	120
Outaouais	1194	2634	66	81	121	159
Nord-Ouest	969	2355	54	72	143	141
Côte-Nord, Nouveau-Québec	1342	2831	75	87	111	187
Le Québec	1459	2927	81	90	101	130

Source: OPDQ: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier I. Les indicateurs globaux, Québec, 1976.

TABLEAU 4.3

Revenu disponible per capita
En % de Montréal
Par région administrative

	1951	1956	1961	1966
Bas St-Laurent-Gaspésie	48	52	52	60
Saguenay-Lac-St-Jean	67	70	67	71
Québec	69	66	72	74
Trois-Rivières	72	67	73	74
Cantons-de-l'Est	72	65	74	77
Montréal	100	100	100	100
Outaouais	75	67	68	73
Nord-Ouest	70	67	68	71
Côte-Nord et Nouveau-Québec	85	94	70	86
Total-Québec	84	83	86	88

Source: Roland Jouandet-Bernadat, Les Comptes économiques du Québec, OPDQ, 1969.

TABLEAU 4,4

INDICE DU P.I.B. AU COUT DES FACTEURS 1973, (1961=100)

ACTIVITES ECONOMIQUES	Régions ressources	Régions polarisées par Montréal	Montréal	Le Québec
PRIMAIRE	233.7	198.9	211.7	215.1
Agriculture	122.6	190.3	225.9	193.9
Forêt	282.7	174.6	121.4	224.5
Pêche et piégage, mines, carrières et puits de pétrole	240.2	229.0	185.1	232.4
SECONDAIRE	246.7	242.5	233.6	236.9
Industries manufacturières	235.6	219.4	233.8	230.6
Construction	275.3	332.4	232.5	266.8
TERTIAIRE	324.1	339.6	301.6	312.2
Transports, Communication et autres services publics	299.7	261.3	272.9	273.2
Commerce	254.2	285.1	295.5	289.8
Finance, Assurances	253.7	296.4	280.3	269.2
Services	424.3	447.3	375.6	398.7
Administration publique et défense	346.7	377.9	297.0	330.4
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	277.5	289.6	273.8	278.1

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 4.5

INDICE DU PIB PAR REGION POLARISEE PAR MONTREAL, 1973 - (1961 = 100)

ACTIVITES ECONOMIQUES	QUEBEC	TROIS-RIVIERES	CANTONS DE L'EST	OUTAOUAIS
PRIMAIRE	207.8	198.0	172.2	216.2
agriculture	190.5	222.8	155.9	124.9
forêt	135.7	151.9	0.0	305.3
pêche et piégage, mines, carrières et puits de pétrole	289.6	194.4	179.0	229.0
SECONDAIRE	264.7	216.7	233.3	262.8
industries manufacturières	239.4	208.0	216.4	199.4
construction	326.6	275.0	338.2	462.3
TERTIAIRE	314.5	310.4	345.7	370.1
transports, communication et autres services publics	252.3	255.6	250.6	318.1
commerce	281.8	293.5	268.8	301.8
finance assurances	306.1	267.2	262.2	333.0
services	442.1	396.9	518.9	494.7
administration publique et défense	399.0	298.7	301.2	372.2
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	306.1	253.1	269.9	323.1

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 4.6

INDICE DU P.I.B. PAR REGION RESSOURCE, 1973 - (1961 = 100)

ACTIVITES ECONOMIQUES	BAS-ST-LAURENT GASPESIE	SAGUENAY LAC ST-JEAN	NORD-OUEST	COTE NORD ET NOUVEAU-QUEBEC
PRIMAIRE	238.5	348.1	303.7	122.5
Agriculture	64.5	201.2	158.2	74.6
Forêt	280.1	276.0	504.9	152.4
Pêche et piégeage, mines carrières et puits de pétrole	488.2	592.5	282.0	115.6
SECONDAIRE	421.7	188.1	361.1	260.2
Industries manufacturières	429.1	184.8	371.6	277.9
Construction	414.0	204.3	339.5	242.6
TERTIAIRE	315.7	289.4	276.6	493.8
Transports, communication et autres services publics	225.9	201.7	228.7	580.8
Commerce	253.8	244.0	252.0	289.8
Finance, assurances	317.6	225.0	198.9	334.4
Services	416.2	414.9	377.2	562.4
Administration publique et défense	440.1	317.2	272.3	454.9
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	319.8	245.9	302.1	275.9

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 4.7

REPARTITION DU P.I.B. AU COUT DES FACTEURS (1961 - 1973)

(En pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1961	1973	1961	1973	1961	1973	100
PRIMAIRE	39.2	42.6	41.0	37.9	19.8	19.5	100
Agriculture	14.0	8.8	49.0	48.1	37.0	43.1	100
Forêt	49.9	62.8	42.5	33.1	7.6	4.1	100
Pêche et piégeage, mines, carrières et puits de pétrole	60.3	62.3	31.8	31.4	7.9	6.3	100
SECONDAIRE	9.2	9.5	24.1	24.6	66.8	65.8	100
Industries manufacturières	8.0	8.1	23.2	22.1	68.8	69.8	100
Construction	1 4.7	15.2	28.0	34.9	57.3	49.9	100
TERTIAIRE	8.1	8.4	23.1	25.1	68.8	66.5	100
Transports, communication et autres services publics	9.9	10.9	20.7	19.8	69.4	69.4	100
Commerce	7.8	6.8	22.9	29.6	69.3	70.6	100
Finance, assurance	4.7	4.4	17.2	18.9	78.1	76.6	100
Services	9.3	9.9	25.7	28.9	65.0	61.2	100
Administration publique et défense	8.1	8.5	36.7	41.7	55.5	49.9	100
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	10.4	10.4	24.6	25.6	65.0	64.0	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation effectuée à partir de: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER , 1976.

TABLEAU 4.8

REPARTITION DES SALARIES (15 ANS ET PLUS) SELON L'ACTIVITE ECONOMIQUE (1961-1971)

(en pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1961	1971	1961	1971	1961	1971	
PRIMAIRE	47.3	42.8	39.4	39.4	13.3	17.8	100
Agriculture	11.3	11.0	45.2	43.5	43.5	45.7	100
Forêt	54.3	50.1	42.0	43.8	3.7	6.1	100
Pêche et piégage, mines, carrière et puits de pétrole	61.2	56.0	31.5	33.6	7.3	10.5	100
SECONDAIRE	7.2	7.8	25.6	26.0	67.0	66.2	100
Industries manufacturières	6.0	6.8	25.0	24.5	69.0	68.7	100
Construction	12.5	12.5	28.0	33.1	58.5	54.3	100
TERTIAIRE	10.1	9.5	28.1	28.3	61.7	62.2	100
Transports, communications et autres services publics	10.8	10.3	23.0	21.5	66.0	68.2	100
Commerce	9.2	8.5	26.0	25.0	64.6	66.5	100
Finance, assurances	5.2	5.1	19.4	20.2	75.4	74.8	100
Administration publique et défense	9.4	9.8	39.6	42.3	50.9	48.0	100
Services	11.5	10.5	29.8	29.8	58.6	59.6	100
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	11.4	10.2	27.9	27.9	60.7	61.9	100

* Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 4.9

REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE (1964-1971) - ACTIVITES MANUFACTURIERES

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	
Aliments, boissons et tabac	3	4	19	19	78	77	100
Cuir, textile, bonneterie, habillement	0.2	1	29	23	71	77	100
Bois, meubles et articles d'ameublement papier et activités annexes	20	21	51	45	30	34	100
Première transformention des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques, équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non-métallique	15	11	14	16	71	73	100
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques	0.1	0.2	15	11	85	89	100
Impremeries et activités annexes, industries manufacturières diverses	1	1	13	16	86	83	100
TOUTES LES ACTIVITES MANUFACTURIERES	8	8	24	21	68	71	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation à partir du document de l'OPDQ: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, CahierIII - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TALBEAU 4.10

REPARTITION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER (1964 - 1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1964	1971	1964	1971	1964	1961	
Aliments, boissons et tabac	6	7	23	22	71	71	100
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	0,3	1	26	24	73	75	100
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes	18	18	45	43	37	38	100
Première transformation des métaux, produit de métal saur équipement de transport, machines sauf électriques équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non-métalliques.	8	9	15	16	77	75	100
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques.	0,1	0.2	17	16	83	84	100
Imprimerie et activités annexes, industries manufacturières diverses.	1	1	15	18	84	81	100
Toutes les Activites Manufacturières	6	7	24	24	70	70	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation à partir du document de i'OPDQ: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

CHAPITRE 5

LES DISPARITES STRUCTURELLES INTERREGIONALES

Dans ce chapitre, nous verrons à mettre en lumière les disparités structurelles interrégionales qui sont en bonne partie la cause des disparités de revenu que nous avons identifiées au chapitre précédent. L'accent sera mis sur les principales caractéristiques de chaque région ainsi que sur leur évolution de façon à dégager la personnalité propre et la dynamique interne de chacune des régions.

5.1 LES TROIS TYPES DE REGIONS

Suite à l'analyse du chapitre 2, il convient tout d'abord de comparer les structures des types fondamentaux de régions du Québec. Les tableaux 5.1 à 5.4 présentent l'état de la situation ainsi que son évolution. On voit, au tableau 5.1, que l'économie québécoise se tertiarise assez rapidement et que chaque grande région suit la même tendance. Cette tertiarisation s'accompagne d'une diminution parallèle de l'importance de l'industrie manufacturière, même si l'on peut difficilement qualifier le secteur manufacturier québécois d'être hypertrophié.

L'activité économique des régions ressources repose d'abord sur le tertiaire, qui y est moins important toutefois que dans les deux autres régions ainsi que sur le secteur primaire, notamment la forêt. Le secteur manufacturier des régions ressources est manifestement de moindre importance que dans les autres régions.

Le schéma est, somme toute assez simple. Plus l'on s'éloigne de Montréal, moins le tertiaire et le secondaire sont importants et plus le primaire se gonfle.

Compte tenu de la faible qualité des sols, surtout au point de vue ensoleillement, la baisse d'importance de l'agriculture dans les régions ressources et les régions polarisées par Montréal devrait continuer. Le secteur tertiaire devrait augmenter en importance dans les régions ressources et les régions polarisées par Montréal. D'autre part, il s'agit là d'activités liées aux personnes et la faible densité de la population dans les régions ressources tend à ralentir ce mouvement.

Les différences de structure sont encore plus frappantes au niveau du secteur manufacturier. Ce secteur repose, dans les régions ressources, (tableau 5.2) essentiellement sur la transformation du bois et des métaux. Le secteur secondaire des régions polarisées par Montréal est déjà plus diversifié. Les activités liées au bois, métaux et textile y sont importantes. Ici, c'est la baisse relative des activités liées au textile qu'il faut souligner et l'augmentation parallèle de l'importance de la transformation des métaux. Ces régions connaissent des changements structurels profonds sur lesquels nous allons revenir.

Le tableau 5.4 révèle des distinctions majeures entre les trois grandes régions. Tout d'abord, la structure de Montréal apparaît très diversifiée (le tableau précédent montrait l'importance de deux types d'industries: celles liées aux textiles et aux métaux). L'habillement demeure l'industrie la plus importante de la région de Montréal du point de vue de l'emploi. Il faut aussi souligner la hausse de la part relative de l'équipement de transport et des industries chimiques.

Le secteur manufacturier des régions polarisées par Montréal repose sur 4 secteurs: le papier, les textiles, l'habillement et le bois. Ces 4 groupes majeurs d'industries manufacturières comptaient pour près de 50% de l'emploi manufacturier en 1971.

Enfin dans les régions ressources, l'emploi repose essentiellement sur 3 industries: bois, papier, première transformation des métaux (près de 75% de l'emploi en 1971).

5.2 LES DISPARITES STRUCTURELLES INTERREGIONALES DANS L'ACTIVITE ECONOMIQUE GLOBALE

Même si l'agrégation des régions québécoises en trois grandes régions permet de faire ressortir des différences structurelles marquantes, il existe aussi de grandes différences entre chaque région du même type. Nous verrons dans les trois prochaines sections à faire ressortir la personnalité propre de chaque région, excluant la région de Montréal.

Les régions ressources (tableau 5.5) conservent toutes un secteur primaire plus important que les autres régions (tableau 5.6) même si cette importance a drastiquement diminué pour la Côte-Nord et légèrement dans le Bas St-Laurent/Gaspésie. Le Nord-Ouest demeure la seule région dont le primaire est nettement important et stable: il s'agit évidemment des mines. Ces dernières jouent aussi un rôle dans le Bas St-Laurent/ Gaspésie (cuivre), et dans les Cantons de l'Est (amiante). Enfin, le Saguenay/Lac Saint-Jean est la seule région à voir son primaire augmenter en importance, à cause de la forêt et des mines. En effet, cette région est la première du Québec pour la croissance du secteur primaire durant la période 1961-1973.

Au niveau du secteur secondaire, trois régions seulement présentent un secteur manufacturier d'importance: Trois-Rivières, les Cantons de l'Est, et le Saguenay/Lac Saint-Jean. Il convient toutefois de considérer cette dernière comme une véritable région ressource, puisque l'importance de son secteur secondaire (relié à l'aluminium) est essentiellement due à une ressource d'importance: l'électricité. Dans toutes les autres régions, le secteur manufacturier est manifestement sous-développé; surtout dans l'Outaouais et Québec où il diminue en importance. Le contraire survient dans le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Nord-Ouest, où la part relative de l'industrie manufacturière augmente.

Pour ces deux même régions, l'inverse se vérifie aussi en ce qui a trait au secteur tertiaire: il diminue en importance. Il augmente partout ailleurs, surtout dans l'Outaouais et la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Le secteur tertiaire prend sensiblement moins de place dans les régions où soit le primaire soit le secondaire sont développés: Nord-Ouest, Côte-Nord, Saguenay/Lac Saint-Jean, Cantons de l'Est, Trois-Rivières. La part du tertiaire a beaucoup augmenté durant la période dans la Côte-Nord à cause de la production hydroélectrique. L'administration publique est responsable de la dimension relative du secteur tertiaire dans la région de Québec et de l'Outaouais, Dans le Bas St-Laurent/Gaspésie, ce serait plutôt le sous-développement relatif de cette région qu'il faudrait évoquer. Enfin, aucune de ces régions ne présente un tertiaire moteur de taille, si ce n'est quelques centres de recherche à Québec et dans diverses autres villes (Sherbrooke, Hull, ect.) ainsi que les universités parsemées sur le territoire québécois.

5.3 LES DISPARITES STRUCTURELLES INTERREGIONALES DANS LE SECTEUR MANUFACTURIER

Les différences structurelles sont aussi marquées au niveau du secteur manufacturier. Dans l'Outaouais, le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Nord-Ouest (tableaux 5.7 et 5.8), ce secteur repose sur la transformation du bois. A ce titre, n'était-ce de la faible importance de son secteur primaire, l'Outaouais pourrait être considérée comme une région ressource. Au bois s'ajoute la transformation des métaux dans le Saguenay/lac Saint-Jean, la Côte-Nord et, dans une moindre mesure, dans la région de Québec. Finalement, le secteur manufacturier de la région de Trois-Rivières et des Cantons de l'Est est basé sur le textile, le bois et les métaux.

Les tableaux 5.9 et 5.10 sont encore plus révélateurs. Il devient manifeste que le secteur manufacturier de toutes ces régions repose sur un nombre très limité d'industries: bois, papier, première transformation des métaux, textiles et habillement. L'industrie du papier se retrouve, à des degrés divers, dans chaque région. Le bois est une industrie importante du Bas St-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac Saint-Jean, Nord-Ouest et Outaouais. L'industrie de la première transformation des métaux est importante pour le Saguenay/Lac Saint-Jean, la Côte-Nord et, dans une mesure moindre, le Nord-Ouest. Dans les régions de Trois-Rivières et de l'Estrie, c'est le textile et l'habillement qui constituent l'élément d'originalité qui s'ajoute au papier. Seule la région de Québec, en dépit d'une faiblesse évidente de son secteur manufacturier, présente une structure manufacturière quelque peu diversifiée.

Il est intéressant, du point de vue de l'analyse, de combiner les informations des tableaux précédents avec celles du tableau 5.11 qui présente la destination des expéditions manufacturières de chaque région. Les régions à forte prédominance de l'industrie de transformation des métaux (Saguenay, Côte-Nord) ont tendance à présenter un secteur manufacturier important, à être très ouvertes et à exporter vers les autres pays, c'est-à-dire les Etats-Unis. Les régions à forte prédominance du secteur des textiles et de l'habillement (Trois-Rivières, Cantons de l'Est) possèdent aussi un secteur manufacturier important, mais exportent autant vers les autres provinces canadiennes que les autres pays. Les autres régions éloignées de Montréal subissent l'influence des régions les plus rapprochées. La Gaspésie, avec un secteur manufacturier faible, exporte plutôt vers les autres pays. L'Ontario semble porter ombrage au développement du secteur manufacturier de l'Outaouais et du Nord-Ouest et ces deux régions exportent autant vers les autres provinces (i.e. Ontario) que vers les autres pays. Enfin, reste la région de Québec, dont le développement industriel semble aussi limité par la proximité de Montréal et

qui exporte vers les autres provinces et les autres pays. Encore une fois, c'est la situation géographique des régions et leurs types d'industries qui déterminent la force ou la faiblesse et l'intensité de l'ouverture de leur secteur manufacturier, ainsi que l'orientation de leurs exportations.

5.4 LE PORTRAIT DES REGIONS

L'activité économique de la Côte-Nord repose sur les mines et la forêt, sur un secteur manufacturier axé sur le papier et l'industrie de la première transformation des métaux et, au niveau du secteur tertiaire, sur la production d'électricité. La Côte-Nord est une région ressource par excellence: c'est une région ouverte qui exporte surtout à l'extérieur du Canada. Cette région constitue, avec la Baie James, la seule région frontière du Québec. De ce fait, son niveau de population est assez bien adapté au potentiel de croissance de la région, de sorte que les problèmes qui s'y posent sont surtout des problèmes d'aménagement. Même si la Côte-Nord semble avoir atteint son rythme de croisière, surtout avec la fin des travaux hydroélectriques, sa croissance pourra être relancée de nouveau par des projets comme Ferchibal, Firelake, ITT-Rayonier.

Le Nord-Ouest est aussi une région ressource par excellence. Cette région dépend d'abord des mines, ensuite de la forêt. Son secteur manufacturier, d'importance faible mais croissante, repose sur le bois, le papier et la transformation des métaux. C'est une région qui, du fait de l'éloignement de Montréal, subit l'attraction du nord de l'Ontario.

Le Saguenay/Lac Saint-Jean devient de plus en plus une région ressource. L'activité primaire reliée à la forêt et aux mines prend de plus en plus d'importance. Son secteur manufacturier demeure important même s'il a connu une croissance très faible; il est basé sur le bois, le papier et la transformation des métaux. L'importance de cette dernière industrie fait du Saguenay une région ouverte qui exporte surtout à l'extérieur du Canada. Cette région a manifestement atteint son rythme de croisière sans qu'aucune autre industrie n'ait pris la relève de l'aluminium pour relancer la croissance.

L'activité économique du Bas St-Laurent/Gaspésie repose sur la forêt, les mines, ainsi que sur un secteur manufacturier axé sur le bois, le papier et les aliments et boissons. L'importance de cette dernière industrie dépend, d'une part, de la transformation du poisson et, d'autre part, de l'éloignement qui place les petites entreprises alimentaires de cette région à l'abri de la concurrence des grands centres urbains. Cette région est moins une région ressource qu'une région éloignée et défavorisée. Le fait qu'elle ait connu une croissance du secteur secondaire plus rapide que les autres régions témoigne probablement du succès des politiques gouvernementales, surtout si l'on tient compte de l'importance et la croissance de la construction institutionnelle et gouvernementale.

De par l'importance de certaines industries manufacturières (bois et papier), l'Outaouais pourrait être considérée comme une région ressource. Mais son économie dépend surtout des activités gouvernementales. Cette région n'est pas vraiment polarisée par Montréal mais plutôt par Ottawa.

Québec est une autre région qui dépend essentiellement du gouvernement. Même s'il est relativement de faible importance, le secteur manufacturier de Québec est assez diversifié. La croissance future de Québec continuera à dépendre du gouvernement, mais possiblement aussi des activités de recherche et de son port.

La région de Trois-Rivières se caractérise par une secteur manufacturier important mais spécialisé dans quelques industries très particulières: papier, textile, habillement. La faible performance de ces secteurs explique la croissance plus lente de l'activité économique dans cette région.

La région des Cantons de l'Est ressemble en plusieurs points à la région précédente, si l'on tient compte de l'importance de l'amiante et de la rareté du bois qui rend onéreuse l'opération des usines de papier. Cette région a aussi connu une croissance plus faible que la moyenne québécoise. Ceci est du à sa structure manufacturière orientée sur le textile, l'habillement et le papier.

En définitive, nous avons identifié un nombre relativement limité de secteurs d'activités économiques et d'industries manufacturières dont dépend, en bonne partie, la santé économique des régions du Québec. C'est dans ces secteurs que ce sont spécialisées les régions au fil des ans et ce sont ces secteurs qui déterminent en bonne partie la capacité de croissance de ces régions. C'est pourquoi, dans le chapitre suivant, nous analysons l'évolution des industries des mines, de la forêt et du papier, et du textile et de l'habillement.

TABLEAU 5.1

DISTRIBUTION DU P.I.B. AU COUT DES FACTEURS

(1961-1973)

(En pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		LE QUEBEC	
	1961	1973	1961	1973	1961	1973	1961	1973
PRIMAIRE	23.5	19.8	10.4	7.1	1.9	1.5	6.2	4.8
Agriculture	3.4	1.5	5.1	3.4	1.5	1.2	2.6	1.8
Forêt	5.8	5.9	2.1	1.3	0.1	0.1	1.2	1.0
Pêche et piégage, mines, carrières et puits de pétrole	14.2	12.3	3.2	2.5	0.3	0.2	2.5	2.1
SECONDAIRE	32.8	29.2	36.5	30.6	38.3	32.7	37.3	31.8
Industries manufacturières	23.5	20.0	29.1	22.0	32.6	27.8	30.8	25.5
Construction	9.3	9.2	7.5	8.6	5.8	4.9	6.6	6.3
TERTIAIRE	43.7	51.0	53.1	62.2	59.8	65.8	56.4	63.4
Transports, communication et autres services publics	12.6	13.6	11.2	10.1	14.2	14.1	13.3	13.0
Commerce	9.3	8.5	11.6	14.9	13.2	14.3	12.4	13.0
Finance, assurances	5.3	4.8	8.2	8.4	14.1	13.6	11.7	11.3
Services	12.5	19.1	14.7	22.6	14.0	19.2	14.0	20.1
Administration publique et défense	3.9	4.9	7.5	9.7	4.3	4.6	5.0	6.0
Total*	100	100	100	100	100	100	100	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation effectuée à partir de: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 5.2

DISTRIBUTION DE LA VALEUR AJOUTEE (1964-1971) - ACTIVITES MANUFACTURIERES

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		LE QUEBEC	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments, boissons et tabac	6.8	8.7	13.3	14.2	19.0	17.9	16.6	16.4
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	0.5	1.2	22.3	17.9	18.7	18.5	18.0	17.0
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes.	37.8	41.3	34.7	32.0	7.1	7.2	16.2	15.1
Première transformation des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques, équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non-métalliques	53.7	47.4	19.0	24.4	32.5	33.2	31.1	32.5
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques	0.2	0.4	7.0	6.1	13.8	14.6	11.0	11.7
Imprimerie et activités annexes, industrie manufacturières diverses	1.0	1.0	3.8	5.4	8.9	8.6	7.0	7.3
Total*	100	100	100	100	100	100	100	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation à partir du document de l'OPDQ: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.3

DISTRIBUTION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER (1964 - 1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		LE QUEBEC	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments, boissons et tabac	13.8	13.3	12.9	12.3	13.6	13.1	13.5	13.0
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	1.4	2.6	30.9	26.7	30.1	28.6	28.6	26.5
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes	45.7	43.7	29.1	29.3	8.4	8.7	15.7	16.0
Première transformation des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques, équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non-métalliques	37.4	38.5	17.3	19.9	30.1	31.0	27.5	28.9
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques	0.1	0.3	5.0	5.3	8.4	9.3	7.1	7.7
Imprimerie et activités annexes, industries manufacturières diverses	1.8	1.7	4.7	6.0	9.3	9.2	7.7	7.9
TOTAL*	100	100	100	100	100	100	100	100

* Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation à partir du document de l'O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.4

DISTRIBUTION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER PAR GROUPE MAJEUR (1964-1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		LE QUEBEC	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments et boisson	13.8	13.3	12.0	11.5	11.9	11.9	12.0	11.9
Tabac	-	-	0.9	0.9	1.7	1.3	1.4	1.1
Caoutchouc et matières plastiques	-	-	1.6	2.2	2.6	2.9	2.2	2.5
Cuir	0.4	0.7	4.3	3.9	3.5	2.7	3.5	2.8
Textiles	0.4	0.5	15.9	11.3	7.3	6.6	8.9	7.3
Bonneterie	0.4	0.7	1.9	1.3	3.1	3.8	2.7	3.0
Habillement	0.3	0.7	8.8	10.3	16.1	15.6	13.4	13.3
Bois	20.8	19.2	7.6	7.7	1.7	1.5	4.3	4.2
Meubles et articles d'ameublement	0.8	1.0	3.5	4.6	3.3	3.6	3.2	3.7
Papier et activités annexes	23.7	23.4	18.0	17.5	3.4	3.6	8.2	8.2
Imprimerie et activités annexes	1.6	1.5	2.9	3.4	5.3	5.4	4.5	4.7
Première transformation des métaux	33.4	31.5	2.7	2.8	2.8	3.1	4.6	4.9
Produit de métal sauf équipement de transport	1.8	2.1	3.8	4.2	8.3	8.7	6.8	7.2
Machines sauf électriques	0.1	0.8	2.7	2.7	2.6	2.5	2.5	2.4
Equipement de transport	0.6	1.9	2.8	4.2	6.6	7.4	5.3	6.3
Produits électriques	-	0.4	2.7	2.9	6.5	6.7	5.2	5.4
Produits minéraux non métalliques	1.4	1.7	2.6	3.1	3.3	2.6	3.0	2.6
Produits de pétrole et charbon	-	-	-	0.1	0.8	0.8	0.6	0.5
Industries chimiques	0.1	0.3	3.4	3.0	5.0	5.7	4.4	4.7
Industries manufacturières diverses	0.2	0.2	1.7	2.6	4.0	3.8	3.2	3.3
TOTAL*	100	100	100	100	100	100	100	100

Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation à partir du document de l'O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.5

DISTRIBUTION DU P.I.B. PAR REGION RESSOURCE (1961 - 1973)

(En pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	BAS ST-LAURENT GASPESIE		SAGUENAY LAC ST-JEAN		NORD-OUEST		COTE-NORD ET NOUVEAU-QUEBEC	
	1961	1973	1961	1973	1961	1973	1961	1973
PRIMAIRE	20.8	15.5	9.8	13.8	35.9	36.1	40.7	18.1
Agriculture	8.9	1.8	2.5	2.0	3.5	1.8	0.1	0.0
Forêt	6.9	6.0	4.5	5.1	5.4	9.0	7.8	4.3
Pêche et piégeage, mines carrières et puits de pétrole	5.0	7.7	2.8	6.8	27.0	25.2	32.8	13.7
SECONDAIRE	19.0	25.1	48.6	37.2	18.7	22.4	28.6	27.0
Industries manufacturières	9.7	13.0	40.5	30.4	12.6	15.5	14.3	14.4
Construction	9.3	12.1	8.1	6.8	6.1	6.9	14.4	12.6
TERTIAIRE	60.2	59.4	41.6	49.0	45.4	41.5	30.7	54.9
Transports, communication et autres services publics	18.5	13.0	9.8	8.0	11.6	8.8	13.6	28.7
Commerce	12.2	9.7	9.5	9.4	10.3	8.6	5.5	5.7
Finance, assurances	6.6	6.5	5.9	5.4	5.7	3.7	2.7	3.3
Services	19.2	25.0	12.4	20.9	12.6	15.8	6.5	13.3
Administration publique et défense	3.8	5.3	4.1	5.3	5.2	4.7	2.4	3.9
TOTAL*	100	100	100	100	100	100	100	100

* Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 5.6

DISTRIBUTION DU P.I.B. PAR REGION POLARISEE PAR MONTREAL (1961 - 1973)

(En pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	QUEBEC		TROIS-RIVIERES		CANTONS DE L'EST		OUTAOUAIS	
	1961	1973	1961	1973	1961	1973	1961	1973
PRIMAIRE	9.7	6.6	9.3	7.3	16.4	10.4	9.2	6.1
Agriculture	5.1	3.2	5.9	5.2	4.9	2.8	3.5	1.4
Forêt	1.8	0.8	3.1	1.9	0.0	0.0	3.3	3.1
Pêche et piégeage, mines carrières et puits de pétrole	2.7	2.5	0.3	0.2	11.5	7.6	2.3	1.6
SECONDAIRE	29.2	25.3	50.0	42.8	42.1	36.4	30.6	24.9
Industries manufacturières	20.8	16.2	43.5	35.8	36.3	29.1	23.3	14.4
Construction	8.5	9.0	6.5	7.1	5.8	7.3	7.4	10.6
TERTIAIRE	61.1	68.2	40.7	49.9	41.5	53.1	60.2	69.0
Transports, communication et autres services publics.	12.0	9.9	11.1	11.2	7.9	7.4	11.6	11.4
Commerce	13.4	12.3	8.6	10.0	10.2	10.1	12.3	11.5
Finance, assurances	9.7	9.7	6.1	6.5	7.2	7.0	7.7	7.9
Services	16.7	24.1	12.1	19.0	13.1	25.2	13.6	20.8
Administration publique et défense	9.3	12.2	2.7	3.2	3.0	3.4	15.0	17.2
TOTAL*	100	100	100	100	100	100	100	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 5.7

Distribution de l'emploi manufacturier par région ressource (1964, 1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	BAS ST-LAURENT GASPESIE		SAGUENAY LAC-ST-JEAN		NORD-OUEST		COTE-NORD	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments, boisson et tabac	28	29	9	8	11	10	8	7
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	5	9	1	1	-	-	-	-
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes	56	43	33	36	74	66	43	45
Première transformation des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques, équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non métalliques.	9	17	56	54	12	21	47	45
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques.	0.3	0.4	-	-	0.2	0.3	0.3	1
Imprimerie et activités annexes, industries manufacturières diverses.	2	1	1	1	3	3	2	2
TOTAL *	100	100	100	100	100	100	100	100

* Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation à partir du document de l'O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales.

Cahier 111 - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.8

DISTRIBUTION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER PAR REGION POLARISEE PAR MONTREAL (1964 - 1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	QUEBEC		TROIS-RIVIERES		CANTONS DE L'EST		OUTAOUAIS	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments, boisson et tabac	21	19	7	8	10	9	9	7
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	4	19	38	33	43	40	4	4
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes	23	24	30	31	20	20	70	73
Première transformation des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques, équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non métalliques.	21	25	15	19	19	18	7	7
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques.	3	4	6	6	5	7	7	5
Imprimerie et activités annexes, industries manufacturières diverses.	7	8	3	5	4	5	3	4
Total*	100	100	100	100	100	100	100	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation à partir du document de l'O.P.D.Q: Les caractéristiques sectorielles interrégionales Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.9

DISTRIBUTION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER PAR REGION RESSOURCE (1964 - 1971)

	BAS-ST-LAURENT GASPESIE		SAGUENAY LAC ST-JEAN		NORD-OUEST		COTE-NORD	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments et boissons	28.4	28.7	9.4	8.0	11.3	9.8	7.5	7.0
Tabac	-	-	-	-	-	-	-	-
Caoutchouc et matières plastiques	-	-	-	-	-	-	-	-
Cuir	1.1	1.9	0.3	0.4	-	-	-	-
Textiles	1.5	1.9	-	-	-	-	-	-
Bonneterie	1.7	3.0	-	-	-	-	-	-
Habillement	0.8	2.5	0.2	0.3	-	0.1	-	-
Bois	39.8	22.2	7.9	11.2	48.5	48.8	1.2	0.5
Meubles et articles d'ameublement	3.4	2.8	0.7	0.6	0.1	-	0.1	0.2
Papier et activités annexes	12.4	17.8	24.7	24.1	25.4	17.6	41.5	44.4
Imprimeries et activités annexes	2.5	1.2	1.2	1.2	2.7	2.6	2.2	1.6
Première transformation des métaux	2.5	4.9	52.0	49.0	8.2	15.4	44.6	39.2
Produit de métal sauf équipement de transport	1.6	1.4	2.1	2.6	1.7	1.2	0.9	3.4
Machines sauf électriques	0.5	0.6	-	0.6	0.2	2.3	-	-
Equipement de transport	2.4	6.7	-	0.1	0.2	0.9	-	-
Produits électriques	-	1.6	-	0.1	-	-	-	-
Produits minéraux non métalliques	1.6	2.1	1.3	1.7	1.6	0.8	1.7	2.3
Produits de pétrole et charbon	-	-	-	-	-	-	-	-
Industries manufacturières diverses	0.4	0.2	0.1	0.2	-	-	0.1	-
Industries chimiques	0.3	0.4	-	-	0.2	0.3	0.3	1.5
TOTAL*	100	100	100	100	100	100	100	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation à partir du document de l'O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales. Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

TABLEAU 5.10

Distribution de l'emploi manufacturier par région polarisée par Montréal (1964, 1971)

	Québec		Trois-Rivières		Cantons de l'est		Outaouais	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Aliments et boissons	18.3	17.0	7.5	7.6	10.1	9.3	9.2	7.4
Tabac	2.4	2.2	-	0.1	-	-	-	-
Caoutchouc et matières plastiques	1.0	1.4	0.5	0.8	4.8	7.0	0.9	0.6
Cuir	7.5	5.4	2.2	2.6	3.8	4.9	-	-
Textiles	6.4	4.5	23.2	16.3	26.0	20.0	3.1	1.2
Bonneterie	1.4	1.6	1.5	1.2	4.0	1.3	1.2	0.8
Habillement	8.9	7.9	10.7	12.7	9.2	14.3	-	1.9
Bois	8.3	9.0	4.8	5.3	6.3	6.9	19.1	13.7
Meubles et articles d'ameublement	3.5	5.0	4.7	5.8	1.4	1.6	4.0	4.7
Papier et activités annexes	11.7	10.7	20.8	19.5	12.2	11.2	46.9	54.7
Imprimerie et activités annexes	4.9	5.2	1.9	2.6	2.1	2.0	0.9	1.8
Première transformation des métaux	1.2	1.4	5.7	5.5	1.4	1.7	-	-
Produit de métal sauf équipement de transport	4.0	4.9	2.0	2.8	7.2	6.7	1.8	1.3
Machines sauf électriques	2.5	2.8	1.4	1.6	6.4	5.3	-	1.4
Equipement de transport	7.1	8.4	0.4	2.4	0.3	1.1	-	-
Produits électriques	3.2	3.1	4.1	4.9	-	-	1.5	0.4
Produits minéraux non métalliques	3.1	4.0	1.5	1.6	3.3	3.7	3.4	3.6
Produits de pétrole et charbon	-	0.2	-	-	-	-	-	-
Industries chimiques	2.3	2.7	5.9	4.7	0.1	0.1	5.8	4.1
Industries manufacturières diverses	2.4	2.6	1.1	2.3	1.4	3.4	2.3	2.6
Total:	100	100	100	100	100	100	100	100

* Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation à partir du document de l'O.B.D.Q: Les caractéristiques sectorielles interrégionales. Cahier III-La production régionale et l'organisation de l'espace Québe, 1976.

TABLEAU 5.11

Destination des expéditions manufacturières, 1967-1972

(En pourcentage)

	Québec		Autres provinces		Autres pays		Total
	1967	1972	1967	1972	1967	1972	
Bas St-Laurent, Gaspésie	64.7	57.2	9.6	8.1	25.7	34.7	100
Saguenay, Lac-St-Jean	35.4	38.7	6.9	10.5	57.7	50.8	100
Québec	67.7	66.7	18.4	17.7	13.9	15.6	100
Trois-Rivières	46.5	53.0	29.6	24.2	23.9	22.7	100
Cantons de l'Est	55.8	52.6	37.3	33.4	6.9	14.0	100
Montréal	53.5	55.3	32.6	34.3	13.9	10.4	100
Outaouais	28.9	33.7	39.8	31.2	31.3	35.1	100
Nord-Ouest	79.9	61.1	9.4	17.0	10.7	21.9	100
Côte-Nord, Nouveau-Québec	22.2	21.2	2.9	3.2	74.9	75.6	100
Le Québec	53.3	54.8	29.6	30.2	17.1	15.0	100

Source: Bureau de la statistique du Québec et OPDQ: Les disparités régionales au Québec, Québec, 1973.

CHAPITRE 6

LES INDUSTRIES REGIONALES DE BASE

6.1 LES MINES[1]

Le secteur minier, nous l'avons vu au chapitre précédent, joue un rôle important dans certaines régions du Québec. En 1975, les produits métalliques comptaient pour 57% de la production québécoise, comparativement à 22% pour les produits non-métalliques et 21% pour les produits structuraux (matériaux de construction). Dans cette section, nous laissons de côté les matériaux de construction, dont la production est localisée principalement dans la vallée du St-Laurent près de Montréal et Québec, pour concentrer notre attention sur les principales régions responsables de la production des minéraux métalliques et non-métalliques.

Auparavant, il convient de jeter un coup d'oeil sur le secteur minier dans son ensemble (voir tableau 6.1). Ce secteur a connu une croissance plus rapide que la production intérieure brute totale du Québec jusqu'en 1969, pour ralentir durant les années suivantes. Nous verrons à expliquer ce phénomène plus loin. Quelques régions voient leur importance augmenter durant la période 1961-1973; il s'agit du Bas Saint-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac St-Jean, Québec et Nord-Ouest. Les régions ressources sont responsables d'environ 60% de la production minière québécoise et, en ajoutant les régions de Québec et des Cantons de l'Est (à cause de l'amiante), ces 6 (six) régions comptent pour 90% de la production minière du Québec.

Le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Saguenay/Lac St-Jean sont spécialisées dans l'extraction du cuivre. Dans la première région, la Gaspé Copper Mines Ltd exploite un complexe minier de cuivre (mine, concentrateur, fonderie) à Murdochville depuis 1955.

Une autre mine est en exploitation près de Ste-Anne-des-Monts. Dans la seconde région, quatre producteurs de cuivre (Opimiska Copper Mines Ltd, Campbell Chibougamau Mines Ltd, Patino Mining Corp., Merrille Island Mining Corp.) exploitent l'enclave minière de Chibougamou-Chapais depuis le milieu des années 1950. Il s'agit ici uniquement d'extraction, le minerai concentré

---

(1) Cette section est basée sur les ouvrages suivants:

N. Alexandre: Vers une politique québécoise de l'amiante, Ministère des richesses naturelles, Québec, 1975.

R.A. BLAIS: Exposé sommaire sur le secteur-témoin des mines, Groupe de prospective technologique, Ecole Polytechnique de Montréal, 1976.

G. POULIOT: Les ressources minières du Québec, O.P.D.Q., 1972.

étant raffiné par la Noranda. Dans ces deux régions, les réserves minières connues permettent d'anticiper une augmentation de la production au cours des prochaines années. De plus, dans le Saguenay/Lac St-Jean, l'existence de dépôts de fer, titane, vanadium et d'amiante permettent d'espérer la mise en exploitation de nouvelles usines, à moyen terme, si les problèmes technologiques d'exploitation sont résolus.

L'activité minière de la Côte-Nord, Nouveau-Québec repose, depuis le début des années 1950, sur l'extraction du minerai de fer. Trois grandes entreprises y exploitent des gisements: la Québec Iron and Titanium (gisement du Lac Allard relié par chemin de fer à Havre St-Pierre), la Québec Cartier Mining (gisement près de Gagnonville relié par chemin de fer à Port Cartier, depuis 1961), et la compagnie Iron Ore (gisement de Schefferville relié par chemin de fer à Sept-Iles). Ce minerai de fer est exporté en boulettes aux Etats-Unis où il est raffiné.

Cette région, qui comprend la Baie James, constitue la véritable région-frontière du Québec du point de vue minier. De nombreux gisements de minerai de fer, de cuivre, d'amiante et de zinc y ont été découverts (voir carte 6.1), et certains sont en voie d'être exploités (ex.: Mont Wright). On peut donc s'attendre à une augmentation sensible de l'exploitation minière dans cette région au cours des prochaines années.

La région qui pose des problèmes au plan minier est celle du Nord-Ouest. De 1942 à 1972, le nombre de mines d'or a dégringolé de 40 à 5. A compter de 1960 cependant, le groupe cuivre-zinc-molybdène a pris la relève dans le secteur Joutel-Matagami. En 1971, 9 mines de cuivre, 5 mines d'or et 1 mine de molybdène assuraient de l'emploi à environ 4,000 travailleurs. Cette région présente malheureusement peu de perspectives de développement minier. Les dépôts faciles d'accès ont déjà été découverts et les réserves exploitables ont diminué (depuis 1961, au-delà de 10 mines ont fermé) de sorte qu'il faut s'attendre à un ralentissement du rythme des découvertes, de la mise en exploitation de nouvelles mines et même à une stagnation sinon une réduction de l'emploi minier. Cette région fait donc face à de sérieuses difficultés de renouvellement.

Le centre mondial d'extraction de l'amiante se trouve dans la région de Québec (Thetford-Mines, Black Lake, East-Broughton) et dans les Cantons de l'Est (Asbestos). Sept compagnies exploitent ce gisement d'amiante, dont la plus importante est la Canadian Johns-Manville. Le niveau des réserves connues d'amiante dans ces régions permet d'anticiper un maintien de la production et de l'emploi.

Quelles sont les perspectives d'ensemble de développement du secteur minier? Ce secteur a connu un développement soutenu du début des années 1950 jusqu'en 1966-1969. A compter de cette période, il connaît un léger fléchissement qui peut s'expliquer par la baisse de la valeur des produits métalliques. La région du Nord-Ouest fut la plus affectée. L'emploi minier est passé de 18,500 en 1951 à 28,200 en 1966 pour retomber à 24,900 en 1971.

On a assisté aussi à une chute des dépenses d'exploration qui devraient atteindre environ 6% de la valeur de la production annuelle des substances métalliques. Cette diminution des dépenses d'exploration s'explique en partie parce que l'écrémage des régions faciles à prospecter en surface est maintenant terminé. Il faut alors s'orienter vers le carottage systématique et l'utilisation de moyens modernes de prospection, ce qui, de par les coûts plus élevés, devient le lot des grandes entreprises. Il semble aussi que la surveillance plus sévère de la Commission des valeurs mobilières du Québec ralentisse aussi la levée de capital de risque. Il faut donc s'attendre à ce que Soquem joue un rôle de plus en plus important dans le financement de l'exploration, pour compenser la chute de la participation du secteur privé.

D'autres variables doivent aussi être prises en considération: la baisse de teneur en minerai, les fermetures de mines à cause de l'épuisement du minerai ainsi que la plafonnement de la demande et les fluctuations du prix des métaux sur les marchés mondiaux.

Le secteur minier québécois dépend surtout des firmes multinationales. La présence canadienne est assurée par la Noranda et la présence québécoise, infime, est assurée par Soquem dans l'exploration, les groupes Sullivan et Gourd et Brossard et, plus récemment la Société de développement de la Baie James. La plupart de ces entreprises se contentent d'extraire le minerai.

Si le Québec est d'ores et déjà assuré de ne pas manquer de minerai dans un avenir prévisible, la répartition régionale ne sera pas la même. L'amiante sera exploitée à peu près au même rythme dans les régions de Québec et des Cantons de l'Est tandis que le Nord-Ouest continuera à connaître des problèmes. La relève sera assurée par la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Mais là, les coûts d'exploitation seront plus élevés, ne serait-ce qu'à cause de la distance et de la plus faible teneur en minerai.

6.2 LA FORET[1]

L'importance de la forêt dans l'économie québécoise et pour la population québécoise dépasse de beaucoup l'aspect particulier de l'abattage des arbres et de leur transformation en bois de sciage, meubles ou pâtes et papier. Pensons au tourisme, la recréation, la chasse, la pêche, la

---

(1) Les deux prochaines sections sont basées sur les ouvrages suivants:

R. BRETON: L'importance économique et sociale de la forêt et l'analyse de l'industrie forestière, Ministère des terres et forêts et Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec, 1975.

J.-P. NADEAU: Tendances et défis dans les industries forestières canadiennes, Ministère des terres et forêts, 1974.

H.P. SCHREIBER: L'industrie des pâtes et papier du Québec, Perception du présent et coup d'oeil sur l'avenir, Groupe de prospective technologique, Ecole Polytechnique de Montréal, 1976.

préservation des espèces halieutiques et cynégétiques. La forêt joue également un rôle important de point de vue écologique et climatique. Nous allons néanmoins nous concentrer sur les simples aspects économiques.

Tandis que les zones boisées couvrent une superficie de 444,300 milles carrés (71% du territoire québécois), les forêts à potentiel commercial s'étendent sur 298,100 milles carrés. Ces dernières comprennent à la fois les forêts privées (27,900 mi.^{2}) et les forêts publiques (270,200 mi.^{2}). Les forêts publiques administrées par le gouvernement provincial (269,400 mi.^{2}) sont subdivisées en forêts domaniales (88,000 mi.^{2}), concessions forestières (88,300 mi.^{2}), et les autres.

Le secteur forestier (l'abattage) a connu une croissance plus lente que celle du PIB de l'ensemble de l'économie (voir le tableau 6.2). Seules deux régions participent peu à cette activité: Montréal et les Cantons de l'est. Une région a vu son importance croître considérablement: le Nord-Ouest. Ceci a en partie compensé la chute du secteur minier dans cette région. On voit aussi que la forêt est exploitée assez également à travers le Québec. La Côte-Nord devrait voir sa position relative s'améliorer par suite de la mise en marche de l'usine de ITT-Rayonier.

Pour une étude prospective, la principale question qui se pose dans le domaine forestier est de savoir quand la forêt québécoise, dans les diverses régions, sera exploitée à son maximum, c'est-à-dire à sa possibilité de coupe annuelle. Il est important de ne pas dépasser cette limite, durant plusieurs années de suite, car alors le potentiel annuel risque de diminuer rapidement. Evidemment, il est possible de compenser par l'aménagement intensif et le reboisement de la forêt.

Un coup d'oeil au tableau 6.3 révèle que la forêt des Cantons de l'Est et de Montréal est déjà surexploitée à l'heure actuelle. La région de Québec s'en approche. On remarque que la sous-exploitation ou la surexploitation varie selon le mode de tenure de la forêt.

Une projection des coupes régionales nécessaires (à l'exception de la Côte-Nord, Nouveau-Québec) a été faite par MM. Breton, Villeneuve et Mercier pour le compte du Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec en 1975. De façon globale, le Québec devrait connaître un déficit de près de 900,000 cunits à compter de 1995. Mais ce déficit se fera sentir plus tôt selon les régions et selon les essences ligneuses (feuillus ou résineux).

Seules les forêts du Saguenay/Lac St-Jean et du Nord-Ouest sont suffisantes jusqu'en l'an 1995. La forêt de toutes les autres régions devrait avoir atteint ou dépassé la possibilité annuelle de coupe avant 1980. De plus, l'usage du territoire de Montréal et de l'Outaouais à des fins récréatives entre en concurrence avec l'exploitation de la forêt. C'est donc dire que, si le Québec ne manque pas de bois, la limite du prélèvement annuel sera bientôt atteinte dans la plupart des régions, D'où la nécessité d'adopter

FG

des mesures susceptibles d'augmenter la possibilité annuelle de coupe: reboisement, fertilisation, travaux sylvicoles, développement de marchés pour certaines essences sous-utilisées, etc.

Il faut mentionner aussi que l'impact de la tordeuse de bourgeons d'épinettes sur la possiblité annuelle de coupe n'a pas fait l'objet d'estimation. Il s'agit là d'un fait porteur d'avenir important.

6.3 LES PATES ET PAPIER

Une fois abattus, les arbres sont transformés en bois de sciage, portes et chassis, contreplaqué, meubles et pâtes et papier. Le groupe majeur d'industries manufacturières "pâtes et papier" comprend la fabrication de la pâte, du papier-journal, du papier à livre, de soie, hygiénique, du papier d'emballage, des cartons et des autres papiers.

La production québécoise de pâtes et papier est assez bien dispersée à travers le Québec, les régions du Québec de base comptant pour 80% de l'emploi. En même temps, 4 régions se partagent 75% de l'emploi de l'industrie: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Outaouais. Cette industrie comprenait 56 usines en 1973. Parmi celles-là, la répartition géographique des 42 usines de pâtes et de papier-journal couvre aussi l'ensemble du territoire québécois:

Bas St-Laurent/Gaspésie	3
Saguenay/Lac St-Jean	6
Québec	11
Trois-Rivières	7
Cantons de l'Est	3
Montréal	3
Outaouais	6
Nord-Ouest	2
Côte-Nord	1

L'industrie québécoise des pâtes et papier connaît une croissance soutenue à travers trois tendances très nettes: la baisse de la part relative du Canada dans la production mondiale de papier-journal (de 55% en 1950 à 37% en 1970); la baisse de l'importance relative du Québec dans la production canadienne de papier-journal (de 53% en 1950 à 47% en 1970); la baisse de la part de la demande américaine satisfaite par les usines du Québec (de 37% en 1955 à 29% en 1970).

Historiquement, le Québec possédait de sérieux avantages pour s'imposer comme fournisseur du marché américain. Il avait en abondance l'eau et l'électricité nécessaires à la fabrication du papier-journal, De plus, il était la seule région à posséder en abondance une essence forestière à fibre longue, conifère et à faible teneur en résine: l'épinette noire.

Cette essence ligneuse pouvait être traitée par le premier procédé au sulfite de fabrication du papier-journal. D'où des coûts de production plus faibles que partout ailleurs en Amérique du Nord.

Cette situation a changé avec la découverte de nouveaux procédés techniques et le Québec ne détient plus cet avantage si marqué. Deux sérieux concurrents affrontent maintenant le Québec: la Colombie-Britannique et le Sud des Etats-Unis. La situation de l'industrie québécoise des pâtes et papier est influencée par des facteurs d'ordres conjoncturel et structurel. Au plan conjoncturel, la production de papier-journal est sensible à l'évolution de la demande aux Etats-Unis ainsi qu'à l'évolution du taux de change canadien.

Au plan structurel, plusieurs facteurs se conjuguent pour rendre la production de papier-journal des usines québécoises relativement moins rentable qu'en Colombie-Britannique et dans le Sud des Etats-Unis. Tout d'abord, les usines québécoises sont relativement agées, ce qui fait qu'elles sont souvent plus petites que leurs concurrents et ce qui rend plus dispendieux encore l'établissement de système anti-pollution. Ensuite, le coût du bois ($43 par tonne métrique en 1970) est sensiblement plus élevé qu'en Colombie-Britannique ($34.21) et dans le Sud des Etats-Unis ($34.55). Ce dernier point tient à plusieurs causes. La densité du bois et le rendement à l'acre sont plus faibles tandis que la révolution des peuplements est plus longue. Il faut donc construire des chemins forestiers plus longs et franchir des distances de transport plus longues, ce qui est plus coûteux. Il faut aussi ajouter que, très souvent, la situation géographique des usines concorde mal avec la répartititon des concessions forestières.

De tout ceci, il faut retenir que l'expansion des usines de pâtes et papier pourra surtout prendre place dans le Nord-Ouest et le Saguenay/Lac St-Jean et qu'une région en particulier se trouve menacée: l'Estrie.

6.4 LE TEXTILE, BONNETERIE, VETEMENTS(1)

Historiquement, l'industrie textile, qui regroupe les industries du textile comme tel, de la bonneterie et du vêtement (ou habillement), s'est développée à partir d'une main-d'oeuvre à bas salaire sous une protection tarifaire importante. Elle a d'ailleurs essaimé à travers le coeur du Québec

---

(1) Cette section est basée sur les documents suivants:

C.S.D.: Le malaise dans les textiles canadiens ou le geste de la dernière chance, Québec, 1976.

C.S.N.: Le salarié syndiqué, numéro spécial, février 1976.

R. DAUPHIN: "Des mesures protectionnistes qui n'ont fait que changer le mal de place", Le Devoir, 30 avril 1976.

BANQUE PROVINCIALE DU CANADA: Bulletin économique, janvier-février 1973 et janvier-février 1976.

à la recherche de cette main-d'oeuvre semi-rurale, souvent féminine.

En fait, l'industrie textile est localisée dans quatres régions du Québec: Montréal, Cantons de l'Est, Trois-Rivières, et Québec (tableau 6.5). Même si elle est fortement concentrée à Montréal (surtout pour le vêtement) et qu'il s'agit d'une industrie à faible productivité, à faibles salaires et à croissance plutôt lente (il y a stagnation au plan des emplois), elle joue un rôle régional très important. Plusieurs petites villes et villages du Québec, telles Drummondville, Magog, Cowansville, en dépendent fortement.

C'est un euphémisme de dire que cette industrie est en butte, depuis plusieurs années, à de sérieuses difficultés. Ce qui est surprenant, c'est qu'elle ait su s'adapter aussi rapidement au changement.

Tout d'abord, l'industrie du textile comme tel a dû s'adapter à un changement rapide de la demande: la proportion de fibres synthétiques dans la production est passée de 15% en 1949 à 60% en 1971. Cette évolution s'est faite avec l'aide de subventions gouvernementales et a signifié une mécanisation de l'industrie,et, partant, une demande moins forte de main-d'oeuvre. En même temps, la rationalisation du processus de production fut accompagné d'un déplacement des emplois du textile primaire du Québec vers l'Ontario. Dans un secteur à forte intensité de capital, l'influence de bas salaires joue moins fortement et le producteur a avantage à un rapprochement de son marché principal. Même si cette industrie est efficace technologiquement, elle continue à afficher une productivité inférieure à celle de l'industrie américaine, en bonne partie parce que cette dernière bénéficie de séries de fabrication plus longues. On rencontre ici un problème analogue à l'industrie canadienne de l'automobile ou des appareils électriques.

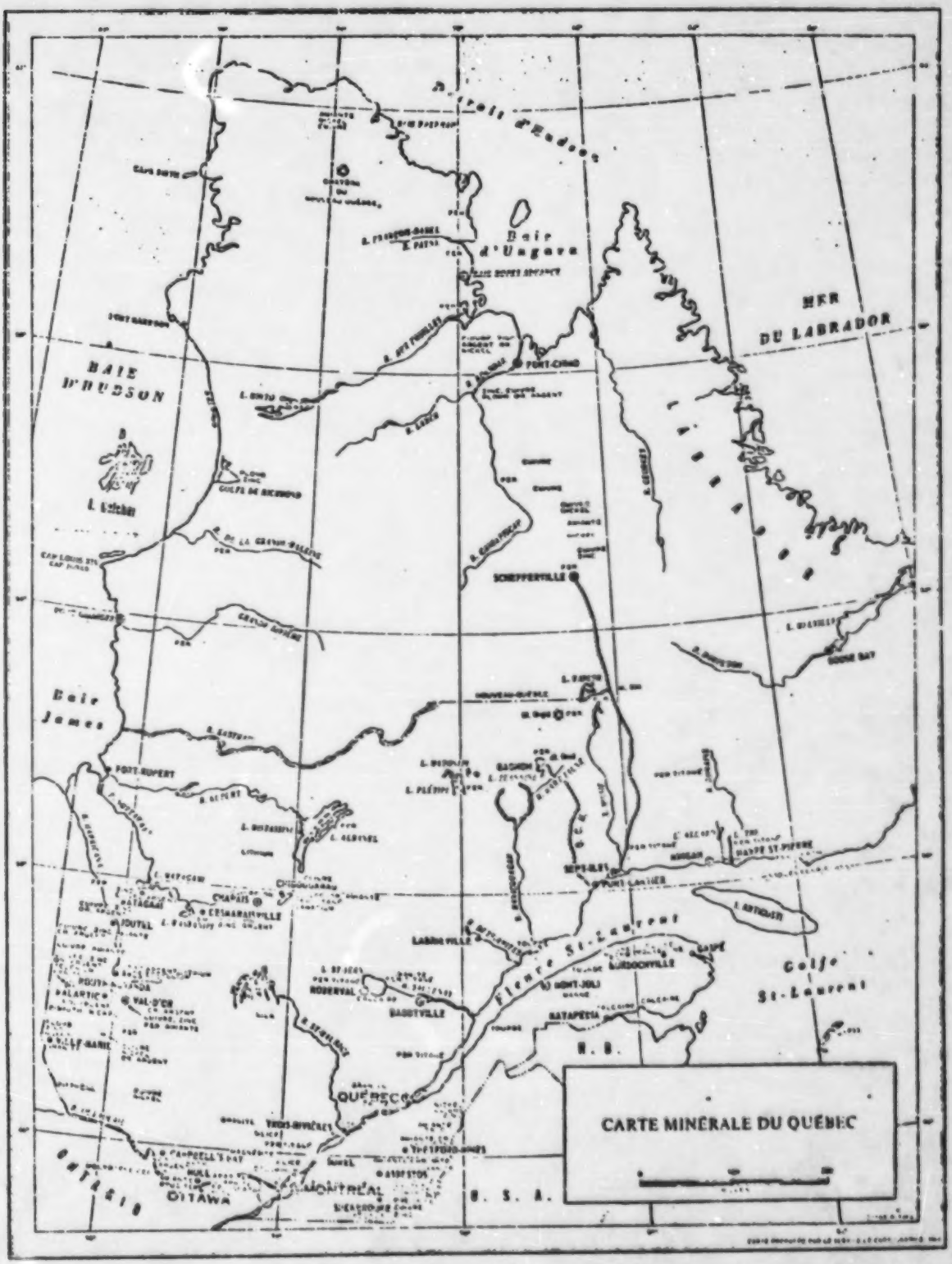
L'industrie du textile a dû aussi subir la concurrence de pays comme Hong Kong, Formose et la Corée du Sud dont les coûts de main-d'oeuvre et, partant, le coût de revient, sont sensiblement inférieurs. Tandis que la consommation canadienne augmentait de 125% de 1949 à 1971, la part du textile dans le marché domestique tombait de 70 à 48%. Le gouvernement a donc été appelé à définir une "nouvelle politique du textile" qui s'est matérialisée par la mise sur pied de la Commision du textile et du vêtement (1971). Cette commission, chargée d'enquêter à la demande des producteurs, est censée contribuer à l'amélioration de la compétitivité des entreprises et de prendre des mesures spéciales à l'égard des importations en provenance des pays à faible coût de revient, la plus populaire étant les quotas d'importations.

La dernière menace qu'ont dû affronter les producteurs de textile primaire provient des importations en provenance des Etats-Unis. En effet, ces dernières connurent un essor considérable à partir de 1974. La raison en est la plus faible protection accordée contre les importations en provenance de ce pays.

L'industrie du vêtement est aussi une industrie à faible productivité et à forte densité de main-d'oeuvre. Les deux tiers de l'industrie canadienne se retrouvent au Québec. Pour Montréal et le Québec, il s'agit du plus fort employeur parmi les industries manufacturières. Elle se caractérise par un très grand nombre de petites et moyennes entreprises et par un processus de fabrication difficile à automatiser sur une grande échelle. C'est pourquoi la concurrence des pays à faible coût de revient devait se faire sentir un jour ou l'autre. L'industrie du vêtement est maintenant touchée par des importations en forte croissance. Ces dernières, exprimées en pourcentage de la consommation canadienne apparente, sont passées de 6.4% en 1966 à 17% en 1975. Mais cette concurrence accrue provient non seulement des pays à faible coût de revient mais aussi des Etats-Unis, encore une fois à cause de leurs séries de fabrication plus longues.

En définitive, il serait erronné de conclure que l'industrie textile est une industrie sans avenir. Par contre, la concurrence qu'elle aura à subir est tellement féroce, qu'on ne peut envisager une création d'emplois dans ce secteur. Tout au plus peut-on espérer de sauvegarder une partie des emplois existants. Ce sauvetage risque de coûter des emplois au Québec, (26 usines ont fermé au Québec de 1969 à 1976), certainement dans certaines régions comme les Cantons de l'Est, et risque de se faire au profit de l'Ontario de par le mécanisme expliqué plus haut. Ce problème est rendu plus aigü par le fait que certaines villes dépendent de cette industrie et que les travailleurs sont souvent agés, peu mobiles et difficiles à recycler. Le recyclage sera d'autant rendu difficile par l'absence de développement industriel dans les régions de Trois-Rivières, Québec et des Cantons de l'Est.

CARTE 6.1



SOURCE: Les Ressources minérales du Québec, MRN, 1989.

TABLEAU 6.1

MINES, CARRIERES ET PUITS DE PETROLE

	P.I.B. du secteur (en millions $)			Répartition procentuelle du P.I B. du secteur (en %)			Indice de croissance du P.I.B. du secteur (1961 = 100)	
	1961	1966	1973	1961	1966	1973	1966	1973
Bas St-Laurent/Gaspésie	6.3	16.7	37.7	2.9	4.2	7.4	266.5	600.3
Saguenay/Lac St-Jean	10.6	31.8	62.8	4.9	8.1	12.4	300.6	592.5
Québec	28.7	55.5	83.6	13.1	14.1	16.5	193.7	291.8
Trois-Rivières	1.7	2.4	3.4	0.8	0.6	0.7	135.4	195.5
Cantons de l'Est	33.8	54.8	60.5	15.5	13.9	11.9	162.2	179.1
Montréal	17.4	29.5	32.3	8.0	7.5	6.4	169.8	185.8
Outaouais	6.2	9.9	14.2	2 9	2.5	2.8	158.5	227.3
Nord-Ouest	48.9	114.9	138.2	22.4	29.2	27.3	235.0	282.8
Côte-Nord, Nouveau-Québec	64.4	78.4	74.2	29.5	19.9	14.6	121.8	115.2
Le Québec	218.0	394.0	507.0	100.0	100.0	100.0	180.7	232.6

Source: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER, 1976.

TABLEAU 6.2

FORETS

	PIB du secteur (en millions $)		Répartition procentuelle (en %)		Indice de croissance du PIB (1961 = 100)
	1961	1973	1961	1973	1973
Bas St-Laurent/Gaspésie	12.7	35.5	11.5	14.4	280.1
Saguenay/Lac St-Jean	17.0	46.9	15.4	19.0	276.0
Québec	19.8	26.8	18.0	10.9	135.7
Trois-Rivières	18.0	27.4	16.4	11.1	151.9
Cantons de l'Est	-	-	-	-	-
Montréal	8.4	10.2	7.7	4.1	120.7
Outaouais	9.0	27.5	8.2	11.1	305.3
Nord-Ouest	9.8	49.4	8.9	20.0	504.9
Côte-Nord, Nouveau-Québec	15.4	23.4	14.0	9.5	152.4
Le Québec	110.0	247.0	100.0	100.0	224.5

Note: L'absence de données pour les Cantons de l'Est constitue une anomalie qui sera corrigée par le MEER.

Source: Comptes économiques régionaux, MEER, 1976.

TABLEAU 6.3

TAUX D'UTILISATION DE LA FORET (1972-73)

(en pourcentage)

	Forêt publique	Forêt privée	Forêt totale
Bas St-Laurent/Gaspésie	59.7	123.0	72.6
Saguenay/Lac st-Jean	37.3	60.5	37.9
Québec	73.7	97.0	85.2
Trois-Rivières	71.8	58.1	69.6
Cantons de l'Est	119.6	97.8	99.7
Montréal	149.2	61.9	102.8
Outaouais	68.6	75.6	70.1
Nord-Ouest	49.3	18.5	48.0
Côte-Nord, Nouveau- Québec	22.5	52.1	22.6
Le Québec	46.7	87.5	51.5

Source: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier II, Les ressources, O.P.D.Q., 1976

TABLEAU 6.4

BOIS, MEUBLES, PAPIER

EMPLOI, 1964, 1971

	BOIS		MEUBLES		PAPIERS	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Bas St-Laurent/Gaspésie	2480	1735	212	220	769	1394
Saguenay/Lac st-Jean	1140	1750	105	98	3558	3769
Québec	3303	3883	1376	2143	4657	4615
Trois-Rivières	1883	2095	1813	2288	8075	7761
Cantons de l'Est	1381	1453	307	333	2657	2365
Montréal	5424	5048	10401	12094	10895	11965
Outaouais	1797	1244	378	426	4406	4981
Nord-Ouest	2067	2657	6	2	1083	960
Côte-Nord, Nouveau- Québec	31	15	3	5	1105	1361
Le Québec	19506	19880	14601	17609	37205	39168

Source: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III, La production régionale et l'organisation de l'espace, O.P.D.Q., 1976.

TABLEAU 6.5

TEXTILES, BONNETERIE, HABILLEMENT

EMPLOI, 1964, 1971

	TEXTILES		BONNETERIE		HABILLEMENT	
	1964	1971	1964	1971	1964	1971
Bas St-Laurent/Gaspésie	96	146	104	237	50	198
Saguenay/Lac st-Jean	5	-	5	-	29	39
Québec	2548	1948	541	681	3556	3 379
Trois-Rivières	9005	6481	576	457	4148	5053
Cantons de l'Est	5664	4187	874	277	2015	3030
Montréal	23063	21865	9883	12740	51254	51956
Outaouais	287	109	108	71	-	170
Nord-Ouest	-	-	-	-	-	4
Côte-Nord, Nouveau- Québec	-	-	-	-	-	-
Le Québec	40668	34736	12091	14463	61052	63829

Source: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III, La production régionale et l'organisation de l'espace, O.P.D.Q., 1976

CHAPITRE 7

LES CAUSES DES DISPARITES REGIONALES

Il nous faut maintenant identifier les principaux facteurs qui causent les disparités régionales dans l'activité économique et le revenu que nous avons identifiés aux chapitres précédents et qui encouragent aussi leur perpétuation. Cette investigation doit être faite si l'on veut pouvoir dégager correctement les tendances lourdes. A cette fin, nous verrons à mettre en lumière, dans les sections suivantes[1], le rôle des facteurs purement économiques, l'impact des politiques globales et sectorielles du gouvernement fédéral, l'insuffisance des politiques du gouvernement provincial et l'impact des politiques de développement régional.

7.1 LES FACTEURS PUREMENT ECONOMIQUES

Les disparités régionales naissent du processus de croissance économique et sont, jusqu'à un certain point, entretenues par ce phénomène. Le processus de croissance économique est caractérisé par l'introduction du progrès technologique dans l'appareil de production, la naissance de nouveaux besoins et de nouveaux produits ainsi que par l'augmentation du revenu per capita et, par voie de conséquence, du pouvoir d'achat de la population.

---

(1) Ces sections s'inspirent des ouvrages suivants:

F. MARTIN: Les disparités régionales au Québec: les causes et solutions, C.R.D.E., 1973.

F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au Rapport Castonguay sur l'urbanisation, Québec, 1976.

F. POULAIN et Y. DION: Les disparités régionales au Canada et au Québec: Les politiques et les programmes, 1960-1973, C.R.D.E., 1973.

Y. RABEAU: Péréquation des politiques nationales, O.P.D.Q., 1973.

A.P. THIRLWALL: "Regional Economic Disparities and Regional Policy in the Common Market", Urban Studies, 1974. pp. 1-12.

La croissance du revenu per capita et la création de nouveaux besoins et de nouveaux produits entraînent des réaménagements dans le "pattern" des dépenses des consommateurs (compte tenu de l'élasticité de la demande, par rapport au revenu, des divers produits) qui amènent des changements dans la demande pour les produits. Ces variations dans la demande pour les produits et le progrès technologique entraînent, à leur tour, des changements dans la demande pour les divers facteurs de production. Autrement dit, la croissance du revenu per capita et le progrès technologique font varier la demande pour les produits et les facteurs de production et, compte tenu de la composition industrielle[1] d'une région à un moment donné, font que cette région connaît une croissance plus lente ou plus rapide de l'activité économique et du revenu per capita qu'une autre région. En outre, ces facteurs altèrent, lentement mais sûrement, les avantages de localisation de la production, des investissements et de l'emploi qu'une région possède par rapport aux autres régions.

A la description de ce processus, il faut ajouter deux éléments. D'une part, comme nous l'avons expliqué au chapitre 2, les effets de polarisation, d'attraction du pôle supérieur sont très puissants, plus puissants, selon Myrdal et Thirlwall, que les effets d'entraînements. Ainsi, comme l'explique Martin, les entreprises de première et deuxième phases, ces entreprises qui ont développé un nouveau produit et qui font face à une demande et à une concurrence très dynamiques, ont tendance à s'installer dans les pôles d'ordre supérieur.

D'autre part, si l'on s'en tient à la théorie du commerce international, les régions devraient se spécialiser selon leur avantage comparatif dans la mesure où les ressources sont immobiles entre les régions. Cette spécialisation selon l'avantage comparatif confère quelques espoirs de survie même aux régions les plus désavantagées. Quand les ressources sont mobiles par contre, les régions tendent à se spécialiser selon l'avantage absolu. Dans ce cas, les entreprises s'installent là où les coûts par unité de production sont les plus bas de façon absolue. C'est le cas au Canada et au Québec où la mobilité des facteurs de production ne subit aucune entrave, si ce n'est l'inertie de ces facteurs. Le capital pour sa part est très mobile, surtout vers les principaux pôles. Et il ne reste aux travailleurs qu'à se déplacer pour courir littéralement après les emplois.

---

(1) A titre d'exemple, citons les régions de Trois-Rivières et des Cantons de l'Est dont la composition industrielle est fortement biaisée vers le textile et l'habillement. Ces industries font face à une demande pour leurs produits fort peu élastique par rapport au revenu de sorte que, sur une longue période, ces régions peuvent connaître une croissance globale moins rapide qu'une région comme Montréal.

Il faut se rendre compte qu'au Canada et au Québec, la concurrence interrégionale se fait sur la base de l'avantage absolu, ce qui confère aux régions développées et peuplées d'immenses avantages, surtout celles situées au centre géographique du marché canadien. Les pays du Marché Commun ont été conscients des dangers, au plan de la création d'inégalités régionales, que posait l'intégration économique. C'est pourquoi ces pays se rencontrent périodiquement pour négocier l'implantation des diverses mesures d'intégration économique. Il s'ensuit donc un processus d'arbitrage interrégional de la croissance. Tel n'a pas été le cas au Canada où les provinces étaient trop faibles pour s'opposer aux politiques du gouvernement central et imposer cet arbitrage interrégional.

Il s'ensuit du processus de croissance, des forces de polarisation et de la concurrence selon l'avantage absolu, une dynamique (de causalité cumulative selon Myrdal) qui encourage la croissance des pôles et entretient les disparités régionales. Bien sûr, si les travailleurs quittaient les régions en stagnation pour aller offrir leurs services dans les pôles, les disparités régionales pourraient disparaître (et la région se vider). Dans ce sens, l'absence de mobilité du facteur de production qu'est le travail (ou tout au moins le retard dans la prise de décision) constitue un autre facteur de disparités régionales.

Les travailleurs et leurs familles sont mobiles, mais seulement jusqu'à un certain point. Dans le contexte canadien actuel, ceci impliquerait de fortes migrations du Québec et des provinces atlantiques vers l'Ontario. Ce qui ne serait probablement pas souhaitable du point de vue des coûts d'infrastructure que de tels mouvements impliqueraient. De plus, l'émigration peut alimenter les disparités régionales de deux façons. Premièrement, si les gens mieux scolarisés quittent la région, comme c'est souvent le cas, il s'ensuit une diminution du stock de ressources humaines de la région, et partant, une baisse de son potentiel de production. De plus, l'émigration signifie aussi une diminution de dépenses dans la région. Une étude Courchesne pour les provinces atlantiques a montré que l'émigration de 5 chômeurs créent 2 chômeurs supplémentaires dans la région, car ces 5 chômeurs et leurs familles amènent avec eux le pouvoir d'achat qu'ils exerçaient sur la production locale.

Le dernier facteur purement économique de disparités régionales est les différences dans le stock, la qualité et l'exploitation des richesses naturelles. Par exemple, une diminution du stock de poisson et, partant des prises, l'épuisement des mines et une baisse de la qualité des forêts par rapport à des concurrents comme le Sud des Etats-Unis et la Colombie-Britannique entraîneraient certes une aggravation des disparités régionales que l'émigration ne pourra que partiellement combler. Mais là encore, il n'y a rien d'inexorable, car il s'agit de disparités dans le stock "économique" des richesses naturelles. Le progrès technologique dans les domaines de la forêt et les mines, la récolte de nouvelles variétés de poisson, l'utilisation de nouvelles essences ligneuses et la découverte de nouveaux gisements miniers peut conférer un nouveau dynamisme aux richesses naturelles d'une région. Autrement dit, si une région subit les avantages comparatifs, elle peut aussi les créer.

7.2 L'IMPACT DES INTERVENTIONS FEDERALES DANS L'ESPACE

L'intervention des gouvernements peut avoir pour effet d'augmenter ou de diminuer les disparités régionales. En fait, toute politique économique a des effets dans l'espace. Et, dans le contexte actuel, l'intervention fédérale au chapitre des politiques de stabilisation, sectorielles ou structurelles, augmente les disparités régionales. Ces interventions sont qualifiées "d'involontaires" parce qu'elle ne visent pas un objectif régional. Par contre, les interventions "volontaires", c'est-à-dire les politiques de développement régional, ont été jusqu'à maintenant impuissantes à renverser l'action des interventions involontaires.

Cette réalité est très bien exprimée par le professeur Fernand Martin:

> "J'avais l'intention d'apporter à cette conférence le thème suivant comme message principal: "après plusieurs années d'études dans le domaine régional au Canada et au Québec, j'en suis venu à la conclusion que l'importance des politiques monétaire, tarifaire, fiscale, sociale, énergétique, des transports, du gouvernement fédéral canadien, ainsi que ses activités en matière d'approvisionnement et de localisation de ses installations sont déterminantes quant au niveau des disparités régionales,

> tant entre le Québec et le reste du Canada, qu'à l'intérieur du Québec". J'aurais pu résumer ma pensée en disant que "les politiques générales et les actions du gouvernement canadien accentuent les disparités régionales". Et, en poussant l'argumentation jusqu'à sa limite, j'aurais pu clore en disant que c'est là la principale cause de nos maux régionaux au Canada et au Québec".(1)

Le gouvernement canadien vise, par ses principales interventions, soit à stabiliser l'évolution de l'activité économique, soit à promouvoir la croissance de l'économie canadienne. En poursuivant ces deux objectifs, le gouvernement canadien est influencé par la taille, l'importance et la situation géographique de l'économie ontarienne. Et dans sa tentative de créer des avantages comparatifs pour l'économie canadienne au niveau international, il fait face à un sérieux dilemme: créer des avantages comparés pour le Canada en tirant parti de la force et de la position de l'Ontario et ainsi courir le risque d'aggraver les disparités régionales ou encore chercher à réduire des disparités avec le risque, du moins à court terme et moyen terme, d'un taux de croissance national plus faible. Dans les faits, la première option, celle de la croissance globale, l'emporte; l'aggravation des disparités étant compensée par les paiements de transfert aux personnes, la péréquation et la politique de développement régional.

Autrement dit, les interventions du gouvernement central, soit pour stabiliser l'activité économique ou pour promouvoir la croissance nationale (politiques structurelles ou sectorielles) influencent la demande pour les produits d'une ou plusieurs industries situées dans des régions déterminées et, partant, les avantages comparés ou absolus de localisation des entreprises. Ceci entraîne évidemment des effets aux plans de l'investissement, de la production et de l'emploi.

Nous allons maintenant passer en revue(2) quelqu'unes de ces politiques qui ont eu des effets dans la passé afin de bien saisir l'importance que ce genre de politique peut avoir sur les disparités régionales au Québec dans l'avenir.

---

(1) F. MARTIN: Les disparités régionales au Québec: les causes et les solutions, CRDE, 1973, p.1.

(2) Voir Yves RABEAU: Péréquation des politiques nationales, O.P.D.Q., 1973.

et Dossier sur les effets de la politique fiscale du gouvernement fédéral sur la croissance économique du Québec, O.P.D.Q., 1973.

1. Les politiques canadiennes de stabilisation, basées dans les faits sur l'évolution des moyennes nationales des taux d'inflation et de chômage, ont de multiples effets. La raison en est que l'économie canadienne n'est pas homogène mais plutôt constituée d'économies régionales différenciées.

En d'autres termes, l'élasticité de la demande par rapport au revenu pour les produits varie d'une région à l'autre à cause de la composition industrielle de chaque région. Il s'ensuit que l'économie des régions réagit différemment à travers le cycle économique, notamment en ce qui a trait à la capacité de croissance rapide de chaque région lors d'une relance de l'activité.

Les politiques de stabilisation mises de l'avant par le gouvernement fédéral depuis la fin de la seconde guerre mondiale ont été mal ajustées à l'économie québécoise, soit qu'elles allaient à contre-sens ou qu'elles ne stimulaient pas suffisamment l'activité économique. De sorte que le Québec a rarement connu une sitation de plein-emploi. Un tel état de choses comporte de sérieuses implications à moyen terme; l'économie fonctionnant la plupart du temps en-deça du potentiel de production, les producteurs s'y adaptent via une croissance plus lente des investissements, ce qui ralentit en retour la croissance du potentiel de production. En même temps, la main-d'oeuvre s'adapte à cette situation en se retirant du marché du travail.

En outre, dans une période de resserrement du crédit bancaire, certaines entreprises, surtout les PME des régions éloignées, sont proportionnellement plus touchées que la grande entreprise des centres principaux.

2. La politique cambiale (en matière de taux de change) du gouvernement fédéral touche directement les prix à l'exportation de certains produits vitaux pour certaines régions du Québec, notamment le papier.

3. L'industrie textile canadienne et québécoise s'est développée à partir de la main-d'oeuvre à bon marché sous l'ombrelle protectrice des tarifs douaniers. Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, la concurrence des pays à bas coûts de revient confère un rôle important à la politique tarifaire. La politique canadienne fut, de façon générale, d'augmenter la protection (via des contingentements) à condition que les entre-

prises se modernisent. Cette protection profite à certaines régions du Québec, mais il est à peu près certain que le volume d'emplois qu'elle soutient va diminuer dans les prochaines années. D'une part, à cause de la modernisation des entreprises et de la hausse de productivité qui s'ensuivra. Ensuite, à cause des pressions des pays du Tiers-monde aux négociations du GATT pour diminuer les obstacles au commerce du textile. Enfin, parce que la réduction des écarts de salaires entre l'Ontario et le Québec encourage les entreprises de textiles à se rapprocher du centre de leur marché, c'est-à-dire à réaliser les nouveaux investissements en Ontario.

4. La politique de transport du gouvernement fédéral détermine en bonne partie les priorités, les modes et les axes de transport ainsi qu'une bonne partie du coût du transport. Par exemple, les subventions au transport ferroviaire du blé de l'Ouest canadien ou des marchandises provenant des provinces atlantiques; l'absence de navigation d'hiver sur le St-Laurent durant les années '50 et l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent. Cette dernière politique a eu pour effet de diminuer sensiblement les avantages comparés de Montréal en matière de transport. Un autre exemple est Mirabel, qui pourrait redonner à la région de Montréal un avantage marqué dans ce domaine.

5. La politique nationale de l'énergie (1961) avait pour objectif le développement de l'industrie pétrolière de l'ouest canadien. Pour ce faire, le riche marché de Toronto a été réservé au pétrole albertain tandis que le pétrole importé du Vénézuéla et raffiné à Montréal ne pouvait passer la frontière de la ligne Borden (approximativement la rivière Outaouais). Le développement de l'industrie pétrolière et de la pétrochimie du Québec a donc été bloqué pendant quelque temps pendant qu'elle connaissait une expansion importante à Sarnia.

6. La politique sectorielle qui a mené à la signature du Pacte de l'automobile a renforcé le rôle de l'Ontario dans ce secteur et assuré une croissance plus rapide du secteur de l'automobile dans certaines régions particulières de l'Ontario.

7. Les décisions de localisation des installations fédérales, que ce soit des ministères eux-mêmes ou des centres de recherches, ont un impact régional certain. En ce domaine, l'Ontario a certes obtenu la part du lion dans le passé.

8. Les décisions fédérales en matière d'approvisionnement sont cruciales pour plusieurs industries, notamment l'avionnerie et les chantiers maritimes.

7.3 LES POLITIQUES FEDERALES DE DEVELOPPEMENT REGIONAL

L'intervention fédérale dans l'espace remonte loin dans temps: à la politique nationale de 1879 par laquelle les dirigeants fédéraux cherchèrent à établir des liens économiques est-ouest à l'encontre de l'axe nord-sud. Mais l'intervention fédérale destinée à contrebalancer les effets néfastes des politiques générales est d'origine plus récente. L'intérêt porté aux disparités régionales date du début des années '60, en même temps que l'attention se portait sur la pauvreté. C'est pourquoi la première intervention visa surtout les "poches de pauvreté" des régions agricoles (loi ARDA du ministère fédéral des Terres et Forêts, 1961).

Si le revenu des agriculteurs pauvres devait augmenter, ce serait par une amélioration de la productivité assurée par la consolidation et l'irrigation des terres. D'où la nécessité de créer des emplois industriels dans ces régions, d'autant plus que le taux de chômage des régions en question était singulièrement plus élevé que la moyenne nationale. C'est pourquoi, deux ans plus tard, le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce mettait sur pied un programme de subventions aux entreprises situées dans des régions désignées (le programme ADA, 1963). Le nombre des régions désignées passa de 35 en 1963 à 95 en 1967.

L'analyse plus poussée du phénomène des disparités régionales mit en lumière la nécessité d'une approche plus globale. Ainsi, l'influence du BAEQ, la modification de la loi ARDA et la loi FODER menèrent, en 1968, les gouvernements fédéral et provincial à une première entente sur la région de l'Est du Québec ainsi qu'à la création du ministère de l'Expansion économique régionale (1968). Cette généralisation de l'approche se fait sentir aussi dans l'espace: l'ensemble des provinces atlantiques et la majeure partie du Québec, bref presque tout l'est du Canada, sont couvertes par une partie du programme du MEER.

L'objectif des interventions du MEER est d'augmenter la profitabilité de l'implantation des entreprises à un endroit donné de façon à y stimuler l'investissement et, on l'espère, la création d'emploi. Les instruments d'intervention [1] du fédéral dans le domaine régional ont deux volets:

a) les dépenses d'infrastructure qui, par la création d'économies externes, diminuent les coûts à l'entreprise et stimulent l'investissement.

b) les subventions à l'investissement et à l'emploi qui constituent une aide de démarrage à l'entreprise.

Un coup d'oeil à l'annexe à la fin du texte où sont comparés les instruments d'intervention de divers pays européens, révèle que le Canada utilise à peu près les mêmes outils: dépenses d'infrastructure et subvention de démarrage à l'entreprise.

Il importe de voir comment ces instruments se situent à l'intérieur de la panoplie d'instruments qui peuvent être utilisés pour diminuer les disparités régionales. Les principaux instruments sont les suivants:

1) l'aménagement d'infrastructure: routes, aéroports, installations portuaires, parcs industriels;

2) l'aide directe à l'entreprise;

   a) aide de démarrage: subvention à l'emploi et/ou à l'investissement, garanties de prêts, prêts à taux d'intérêt préférentiels, avantages fiscaux;

   b) aide permanente: primes à l'emploi, réduction des charges de sécurité sociale, subvention des frais de transport ou de douane.

3) aide indirecte à l'entreprise: aide pour la formation du personnel, préférence pour l'obtention des contrats du secteur public;

4) contrôle des investissements dans les régions les plus favorisées et obligation pour certaines entreprises de s'installer dans les régions désignées;

---

(1) La péréquation constitue une politique régionale à l'échelle du Canada. Les politiques d'aide sociale et de formation professionnelle de la main-d'oeuvre ont aussi un effet, au moins parce qu'elles permettent de soutenir la dépense dans les régions.

5) investissement direct de l'Etat, par des entreprises d'Etat ou des "joint-ventures";

6) le transfert aux populations locales du contrôle des richesses naturelles locales comme la forêt ou le sous-sol minier;

7) les politiques fiscales et monétaires discriminatoires ou l'établissement d'une caisse conjonctuelle qui permet de combattre les effets régionaux néfastes d'une politique nationale de stabilisation;

8) la péréquation qui permet des services publics de qualité identique dans chaque région d'un pays;

9) la décentralisation de l'administration fédérale qui commence à être pratiquée par le gouvernement fédéral;

10) l'établissement d'une politique sectorielle qui crée, de facto, un avantage absolu de localisation des entreprises dans une région donnée. D'après Fernand Martin, cette politique, qui s'apparente à celles discutées à la section précédente, demeure la politique la plus efficace.

Comme on le voit, les instruments d'intervention sont très nombreux. Seule l'absence d'imagination ou de volonté politique explique la présence actuelle de disparités régionales si importantes. Deux pays semblent avoir fait preuve d'originalité dans leurs politiques régionales, originalité qui semble aussi avoir été couronnée de succès. La Grande-Bretagne offre une aide permanente aux entreprises de régions désignées qui prend la forme d'une subvention permanente par personne employée par semaine. Cette mesure est peut-être en bonne partie responsable du succès de la politique anglaise de développement régional[1]. Elle constitue, pour reprendre les termes de l'économiste Kaldor, une tentative de dévaluation régionale, dans des conditions de taux de change fixe, avec le bénéfice additionnel que la détérioration des termes d'échange n'est pas supportée par la région mais plutôt par l'ensemble du pays.

La Suède et l'Allemagne de l'Ouest[2] ont adopté des programmes de subvention du transport qui ont pour effet de réduire les coûts additionnels de transport des marchandises fabriquées dans les villes éloignées des grandes agglomérations. Cette subvention couvre de 15 à 35% des coûts

---

(1) Voir B. Moore et J. RHODES: "Evaluating the Effetts of British Regional Economic Policy", Economic Journal, mars 1973, pp.87-110.

(2) Voir le Rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation (Rapport Castonguay): L'Urbanisation au Québec, Québec, 1976, pp. 160-161.

de transport des marchandises selon l'éloignement des diverses entreprises manufacturières.

L'intervention du MEER pour sa part, prend deux formes. Tout d'abord, le MEER dispense des subventions de démarrage à l'investissement et à l'emploi aux entreprises situées dans certaines régions désignées pour la modernisation, la production d'un nouveau produit (pour l'entreprise) et l'installation d'une nouvelle usine. La loi sur les subventions au développement régional a été prolongée, à la fin de 1975, jusqu'en 1981. De 1969 à décembre 1975, les subventions offertes par le MEER s'élevaient à $300 millions environ. Le MEER s'attend à ce que ces subventions entraînent $1,462 millions d'investissement et la création de 92,000 emplois[1]. Comme les subventions offertes ne sont pas automatiquement versées au début du fonctionnement de l'entreprise, les subventions versées, à la fin de 1975, s'élevaient à $134 millions pour des immobilisations de $860 millions et une création d'emplois s'élevant à 38,500.

Le second type d'intervention du MEER qui vise à subventionner certaines dépenses d'infrastructure dans des "zones spéciales" ainsi qu'à subventionner certaines industries particulières prend la forme d'ententes-cadre entre Ottawa et Québec. On prévoit [2] que ces ententes entraîneront des subventions de $1.3 milliard d'ici la fin de 1979, dont 35% seront défrayés par le gouvernement du Québec, pour les projets suivants:

1) la réalisation du plan de développement de l'Est du Québec qui vise à moderniser les secteurs de base de cette région ($411 millions).

2) l'entente ARDA qui vise à rationnaliser l'utilisation des terres agricoles aura coûté $49 millions.

3) l'entente sur les zones spéciales de Québec, Trois-Rivières, Sept-Iles, Port-Cartier et le Lac Saint-Jean, destinée à financer certains projets d'infrastructure comme les routes, les systèmes d'égout et d'aqueduc l'établissement de centres touristiques et de parcs industriels ainsi que la rénovation urbaine.

4) l'aménagement de l'aéroport de Mirabel ($88 millions) qui vise à intégrer Mirabel au réseau de transport de Montréal de façon à maximiser les retombées économiques de ce projet.

---

(1) A titre de référence, il faudrait une création nette d'emplois variant de 70,000 à 100,000 emplois durant plusieurs années de suite pour que la taux de chômage québécois tombe de façon sensible. La création d'emplois du MEER n'est pas une création nette d'emplois.

(2) Article de Rhéal BERCIER , La Presse, 5 mars 1976.

5) le financement du plan d'expansion qui permettra à Sidbec de devenir une véritable sidérurgie intégrée ($30 millions).

6) l'entente sur les axes routiers prioritaires, dont l'autoroute de l'acier entre Montréal et Sorel.

7) l'entente sur les infrastructures industrielles (parcs industriels) ($60 millions).

8) l'entente sur l'accès aux ressources forestières par le financement de la construction d'axes routiers dans les forêts publiques du Saguenay/Lac St-Jean, Chibougamau, Côte-Nord et Nord-Ouest (24 millions).

9) l'entente sur le développement de l'agriculture dans la région de Montréal par le financement de travaux d'assainissement des sols ($42 millions).

10) l'entente sur le développement minéral par le financement de l'exploration minière et pétrolière ainsi que la recherche minérale ($29 millions).

11) l'entente PICA qui vise à favoriser l'établissement d'entreprises commerciales et industrielles dans la région de Mirabel ($13 millions).

12) l'entente sur le financement d'études sur des projets reliés au secteur manufacturier ($8 millions).

13) l'entente sur le développement de l'industrie touristique.

14) l'entente sur l'industrie des pâtes et papiers qui doit mener à l'établissement d'une usine de papier à Saint-Félicien ainsi qu'à la modernisation de l'équipement de certaines entreprises ($52 millions).

15) l'entente sur la pétrochimie ($40 millions).

En gros, sans être négatif et en admettant que les interventions fédérales (financées en partie par le gouvernement du Québec ainsi que par les contribuables québécois) sont mieux que rien, il faut admettre que ces politiques régionales n'ont pas donné les succès escomptés; si la mesure du succès consiste en la diminution des écarts existants entre le Québec et l'Ontario et entre les régions du Québec.

Il est vrai que la réduction des disparités régionales ne peut se concevoir qu'à moyen ou long terme (10 ans au minimum), de sorte qu'il est un peu tôt pour faire une évaluation globale. Il est vrai aussi que, contrairement à la situation qui prévaut en Grande-Bretagne par exemple, la popula-

tion québécoise est plus dispersée sur un territoire plus grand, d'où l'importance des frais de transport. Enfin, il faut tenir compte de l'impact très grand des autres politiques fédérales (discutées précédemment) ainsi que la situation géographique privilégiée de l'Ontario. Compte tenu de ces facteurs, il est possible de penser que les efforts ne sont tout simplement pas à la hauteur du problème. En effet, une estimation généreuse permet d'évaluer l'effort conjoint fédéral - provincial au Québec à une moyenne d'environ $190 millions par année de 1970 à 1980. C'est relativement peu comparativement à la taille de l'économie québécoise et aux distances très grandes qui séparent les principaux centres québécois.

Les ententes-cadre fédérales-provinciales, considérées dans leur ensemble, n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation serrée. Elles prennent place néammoins dans des secteurs et des régions bien déterminées. Elles souscrivent donc à la notion de pôle de croissance.

Les subventions aux entreprises sont beaucoup plus saupoudrées sur le territoire québécois. Ce programme a fait l'objet de quelques évaluations aux environs de 1973. Comme les subventions dépendent de la demande des industriels, il n'est pas surprenant de constater que la plupart des subventions vont aux secteurs prédominants de l'industrie manufacturière québécoise (métaux primaires, pâtes et papiers, textiles, vêtement) et aux régions où se trouvent ces industries à l'heure actuelle. Il s'ensuit donc que la structure manufacturière change peu.

Il n'est pas clair si le gouvernement fédéral vise la déconcentration des investissements en subventionnant indirectement les coûts supplémentaires de transport, ou encore de permettre l'accès aux capitaux à des investisseurs régionaux qui y ont moins accès (à cause de la myopie des prêteurs et du plus grand risque) de façon à mettre en valeur le potentiel de développement des régions. Dans les faits, il semble que ce soit le dernier objectif qui a été atteint.

De plus, l'approche canadienne n'est pas sans poser de sérieux dilemmes. Tout d'abord, il n'est pas impossible que l'ouverture d'une usine plus productive en un endroit mine la compétivité des usines des autres régions et contribue à des mises-à-pied. En second lieu, il est connu maintenant que le MEER subventionne, toutes proportions gardées, plus le capital que le travail; de telle sorte que l'entreprise a intérêt à substituer du capital au travail, ce qui amène une création d'emplois moins importante. Ensuite, comme les grandes entreprises sont celles qui sont le plus susceptibles de créer un grand nombre d'emplois et qu'elles sont le plus souvent de propriété étrangère, la politique a pour effet d'augmenter la pénétration étrangère, par l'intermédiaire des ressources des contribuables canadiens et québécois. Enfin, il faut admettre que cette politique fait peu appel au dynamisme des populations locales, de sorte que le "développement" leur est parachuté de l'extérieur.

L'évaluation la plus récente du programme de subvention est celle de Monsieur André Raynauld président du Conseil économique du Canada. Sa conclusion peut être résumée ainsi:

> "On peut donc conclure que la politique de développement régional telle qu'elle s'exprime par le biais des subventions et des exonérations fiscales a su stimuler un gonflement des investissements mais que ces investissements n'ont guère eu d'impact sur l'emploi. On peut donc conclure qu'ils n'ont pas suscité des rythmes de croissance de la production plus rapides dans les régions qui en ont bénéficiées, de telle sorte qu'il n'y a pas de ce point de vue, de réduction des disparités interrégionales. Mais il y a par contre de bonnes raisons de penser qu'elle a stimulé la productivité au sein des activités traditionnelles de chaque région, sans pour autant en modifier la structure industrielle. En d'autres termes, les investissements subventionnés ne se sont pas tant traduits par l'apparition ou le développement de nouvelles activités que par une réorganisation des industries existantes." (1)

7.4 LES INTERVENTIONS DU GOUVERNEMENT DE QUEBEC

Le gouvernement du Québec s'est trouvé dans du même dilemme que le gouvernement fédéral: maximiser la croissance nationale via la création d'avantages absolus au plan canadien et comparés au plan international ou encore maximiser la croissance régionale. Il a choisi la première option, les migrations vers Montréal et la redistribution du revenu par les paiements de transfert jouant le rôle de mécanismes compensateurs. Cette option a été choisie tant et si bien que, lorsque le gouvernement québécois a adopté une politique de subvention au développement régional en 1968, les mêmes avantages étaient conférés à Québec qu'à Gaspé (Montréal était exclue).

Cette option se comprend quand sont pris en considération les points suivants:

1) l'importance de Montréal, tant quantitative que qualitative dans l'économie québécoise;

2) la concurrence dans laquelle se trouve Montréal par rapport à Toronto et les autres grands centres nord-américains;

---

(1) André RAYNAULD: Objectifs, contraintes et résultats de la politique de développement régional, Conférence prononcée à Frédéricton, octobre 1975, p.1; cité dans le Rapport Castonguay, op. cit., p. 151-152. Le groupe de travail sur l'urbanisation mentionne aussi : "Raynauld ajoute que la politique de développement régional telle qu'elle a été appliquée depuis 10 ans devait faire le choix entre la réduction des disparités de revenus ou celle des emplois. Selon lui, en l'absence d'un choix politique entre ces deux objectifs incompatibles, la réalité a arbitré au profit de réductions de revenu et a sacrifié l'emploi." (p.152)

3) les moyens financiers limités du gouvernement privincial, beaucoup plus limités que ceux du fédéral qui a eu les moyens de choisir les deux options en même temps: l'option du saupoudrage par les subventions aux entreprises (où les entreprises de Québec sont aussi autant subventionnées que celles de Gaspé) et l'option des pôles de croissance par les zones spéciales et les ententes-cadre.

4) les règles du jeu en matière de croissance économique définies par les politiques générales et sectorielles du gouvernement fédéral, qui sont tellement déterminantes que les degrés de liberté du gouvernement québécois sont plus que limités. D'ailleurs, au Canada, aucun gouvernement provincial ne peut être tenu véritablement pour responsable du succès ou de l'échec de sa province en matière économique.

Le gouvernement du Québec n'en a pas moins adopté un certain nombre de politiques sectorielles (1) qui ont eu un impact semblable à celles d'Ottawa mais dont certaines ont joué un rôle important au plan régional.

Le premier type de politique sectorielle remonte à la Révolution Tranquille et a trait à la mise-sur-pied d'entreprises d'Etat, dont la bonne fortune fut variée, destinées à compenser les défaillances du secteur privé dans des domaines précis: l'Hydro-Québec, la S.G.F., la Caisse de dépôt et placement, Soquem, Soquip, Rexfor, Sidbec, la S.D.I., et plus récemment, Soquia et les Sodeq. Malgré la performance satisfaisante de la plupart d'entre elles, il faut admettre qu'elles étaient souvent de taille trop modeste et que leur action n'a pas été suffisamment coordonnée pour influencer systématiquement l'évolution de l'économie des régions québécoises.

La politique québécoise de transport, notamment la politique routière, a joué un rôle régional important comme nous l'avons vu au chapitre 2. Il faut ajouter à cela que la Québec a souffert, par rapport à l'Ontario, du retard pris dans la construction de la voie rapide transcanadienne à la fin des années '50 ainsi que de l'absence de liaison rapide entre Montréal et Ottawa, ce qui a empêché Montréal de jouer un rôle prépondérant dans cette région et de jouir de la croissance amenée par les activités fédérales.

---

(1) Il ne sera pas fait état des politiques de la ville de Montréal ou de la CUM qui ont été à peu près inexistantes au plan économique, si ce n'est des politiques de grandeur comme l'Expo 1967 et les Jeux Olympiques. Toronto n'a pas eu besoin de cela pour distancer Montréal.

D'autres politiques générales du gouvernement provincial ont eu un impact sérieux au plan régional parce qu'elles ont eu pour résultat de soutenir la dépense globale dans les régions. Il s'agit de l'uniformisation et l'amélioration des services publics et des politiques d'éducation, de santé et d'aide sociale (partiellement financée par le fédéral) auxquelles il faut ajouter les politiques fédérales d'assurance-chômage et de formation professionnelle de la main-d'oeuvre.

En matière de développement régional, la pensée québécoise a nettement devancé la pensée fédérale, ce qui a donné lieu à de sérieux conflits entre Ottawa et Québec. L'idée qu'il fallait une approche à la fois interrégionale et intersectorielle aux problèmes de développement régional est contenue dans le rapport du BAEQ, lequel souscrit en même temps à la notion de pôle de croissance. Ces deux idées se retrouvent en partie dans l'action du MEER, 3 ans plus tard. Cette approche a donné lieu à une série d'études régionales, celles des missions de planification au Saguenay/Lac St-Jean, Nord-Ouest, Cantons de l'Est, pour culminer avec les schémas d'aménagement, notamment ceux de Sept-Iles et de l'Outaouais.

Au plan sectoriel, la définition du problème a traîné en longueur par la tergiversation du MIC en matière d'investissement étranger et de politique industrielle.

Au plan régional, les politiques québécoises comme telles ont été plus timides et se sont limitées surtout à la négociation et au financement partiel des ententes Canada-Québec ainsi qu'à l'aménagement du territoire comme l'assainissement du bassin de la Yamaska. Le développement industriel a été mis de côté en partie à cause des moyens limités du gouvernement provincial et surtout parce que cela était inutile, du moins en ce qui a trait à une politique de subvention. En effet, en vertu de loi du MEER sur les subventions aux entreprises, les subventions provinciales sont déductibles des subventions fédérales.

DEUXIEME PARTIE

LA PROSPECTIVE DU PRESENT: LES TENDANCES, TENSIONS ET FAITS PORTEURS D'AVENIR

Les tendances, tensions et faits porteurs d'avenir ont été regroupés en trois thèmes: la croissance économique, la croissance démographique et la qualité de la vie.

Chapitre 8

LA CROISSANCE ECONOMIQUE URBAINE ET REGIONALE

8.1 PERTE DE VITESSE DE MONTREAL PAR RAPPORT A TORONTO

La première tendance, celle qui est la plus fondamentale et la plus importante pour le Québec, est la persistance du mouvement de recul de l'économie montréalaise par rapport à Toronto. Cette tendance date de longtemps et le mouvement a semblé s'accélérer depuis 10 ans.

Ce mouvement est inéluctable parce que, d'une part, le déplacement vers l'ouest du centre de l'activité économique en Amérique du Nord continue à se faire sentir et, d'autre part, il est improbable qu'une vague d'investissement étranger au Québec vienne changer la position relative du Québec vis-à-vis l'Ontario.

Non seulement la tendance de recul de Montréal par rapport à Toronto devrait-elle persister, mais le mouvement pourrait s'accélérer parce que les différences dans la taille des deux marchés (celui de Toronto est presque deux fois plus grand que celui de Montréal) n'a pas encore pleinement joué; étant donné la situation de Montréal au siècle dernier, l'ajustement des entreprises au nouveau centre du marché ne s'est pas encore pleinement fait sentir. Autrement dit, quoiqu'il survienne au plan politique, Montréal devrait perdre une grande partie de ses fonctions nord-américaines et pan-canadiennes (dans la finance, l'assurance, le transport aérien, les sièges sociaux, etc) plus ou moins rapidement. En contrepartie, la perte de ces fonctions est compensée par un renforcement de son rôle québécois; nous pouvons dire que Montréal devient de plus en plus en ville québécoise, le pôle de développement du Québec.

8.2 RENFORCEMENT DE LA SPECIALISATION ECONOMIQUE DE CHAQUE REGION

La seconde tendance, celle-là fondamentale pour chaque région du Québec, a trait au renforcement de la spécialisation économique de chaque région québécoise.

- Montréal est la seule région du Québec à posséder une structure manufacturière importante et diversifiée;

- La croissance de Hull et Québec repose essentiellement sur l'activité gouvernementale, même si Québec possède un secteur manufacturier diversifié (mais de faible importance);

- Partout ailleurs, la croissance repose sur l'extraction et la transformation des richesses naturelles. Toutes les régions deviennent de plus en plus des régions-ressources. De plus, le faible niveau de population de ces régions et l'émigration nette qu'elles connaissent depuis longtemps réduit presque à néant la possibilité de l'émergence d'une autre base de développement.

8.3 LES TENDANCES DES INDUSTRIES DE BASE

Dans le domaine minier, il est évident que le minerai ne manque pas, mais la hausse des coûts d'exploitation occasionnée par la diminution de teneur en minerai, le manque de fonds affectés à l'exploration et la concurrence étrangère encadrent les tendances suivantes: déclin du secteur minier dans le Nord-Ouest et essor dans le Saguenay/Lac Saint-Jean et la Côte-Nord/Nouveau-Québec. La Côte-Nord/Nouveau-Québec constitue la nouvelle frontière du Québec.

Dans le domaine forestier, il est possible de prévoir que l'expansion maximale de la production, compte tenu des conditions existantes de production et d'aménagement, sera atteinte d'ici 1980 dans la plupart des régions. Par contre, la production forestière pourrait augmenter régulièrement dans le Nord-Ouest et le Saguenay/Lac Saint-Jean jusque vers 1995.

Dans le secteur des pâtes et papier, le déclin de l'importance du Québec dans la consommation américaine, le vieillissement des usines et la concurrence accrue du Sud des Etats-Unis permettent d'anticiper le maintien de la plupart des usines existantes (à l'exception de celles des Cantons de l'Est) et de la croissance de la production actuelle; compte tenu des disponibilités en bois, il est possible d'anticiper l'implantation de nouvelles usines dans le Nord-Ouest et le Saguenay/Lac Saint-Jean.

Dans le secteur du textile et de l'habillement, la concurrence des pays à faible coût de revient et des Etats-Unis permet d'anticiper le maintien des problèmes actuels de l'industrie et possiblement une diminution de l'emploi dans ces secteurs. Quatre régions seront touchées (Montréal, Québec, Trois-Rivières, Cantons de l'Est) mais surtout certaines villes et villages des Trois-Rivières et des Cantons de l'Est.

8.4 LES TENDANCES GLOBALES AU NIVEAU DE CHAQUE REGION

Il est possible de combiner les tendances précédentes pour en tirer quelques considérations sur chacune des régions. Tout d'abord, la croissance économique de la région montréalaise, même si elle est lente par rapport à celle de Toronto, devrait reposer sur le tertiaire moteur. La croissance de Hull et Québec devrait continuer de dépendre de l'expansion des appareils gouvernementaux. Ce mouvement a commencé à ralentir.

Dans les autres régions, dont l'expansion depuis 1960 repose surtout sur la croissance du secteur tertiaire amené par la standardisation des services gouvernementaux (santé, éducation, etc.), l'avenir est plus aléatoire. Dans le Nord-Ouest, la forêt et les pâtes et papier pourraient prendre la relève d'un secteur minier stagnant. Dans le Saguenay/Lac St-Jean les mines, la forêt et les pâtes et papier pourraient relancer l'économie de cette région et prendre la relève de l'aluminium. Les mines font de la Côte-Nord/Nouveau-Québec la nouvelle frontière du Québec.

Par contre, le Bas St-Laurent/Gaspésie demeure une région sous-développée, dépendante des dépenses gouvernementales. Et les régions de Trois-Rivières et des Cantons de l'Est deviennent des régions industrielles en déclin, dont la structure manufacturière est vieillie, périmée. Ces deux régions devraient passer à travers des ajustements pénibles.

8.5 LES TENDANCES DES PRINCIPAUX INDICATEURS ECONOMIQUES

Il existe une tendance très nette au maintien des écarts dans les taux d'activité et les taux de chômage des régions du Québec. En même temps, nous pouvons identifier une tendance à la réduction des écarts dans le revenu personnel per capita entre Montréal et chacune des autres régions. Les politiques d'aide sociale et d'assurance-chômage, la mobilité interrégionale et la croissance relative inférieure de Montréal ont amené une réduction rapide de ces écarts depuis 1966. Il est peu probable qu'une telle conjonction de facteurs se reproduise de sorte qu'il faut envisager une réduction, mais lente, des écarts de revenu per capita.

Compte tenu de l'évolution de l'économie de Montréal, il n'existe pas une tendance à la concentration de l'activité économique dans cette région. De plus, il est possible d'identifier une tendance légère à la déconcentration de l'activité manufacturière de l'Ile de Montréal vers la périphérie de la zone métropolitaine et vers les villes satellites. Par contre, il faut mentionner deux exceptions. Toute croissance du secteur tertiaire moteur devrait se situer à l'intérieur de la zone métropolitaine de Montréal et un peu à Québec et à Hull. Ensuite, compte tenu de la faible qualité des sols à l'extérieur de la région de Montréal, surtout au point de vue ensoleillement, la tendance à la concentration de l'agriculture dans cette région devrait continuer à se faire sentir.

8.6 LES TENSIONS

Il est possible de dégager trois ordres différents de tensions qui découlent des tendances identifiées précédemment. Tout d'abord, le recul de Montréal par rapport à Toronto implique que le pôle de développement à la tête du système de villes québécois, fonctionne relativement mal, d'où une croissance moins bonne pour l'ensemble du Québec. En retour, ceci signifie qu'il est plus difficile d'aller chercher les ressources nécessaires pour financer les programmes sociaux et les programmes de développement économique.

La seconde tension a trait aux difficultés économiques et sociales que rencontreront plusieurs villages marginaux du Bas St-Laurent/Gaspésie et du Saguenay/Lac Saint-Jean, plusieurs villages miniers et agricoles du Nord-Ouest et plusieurs villes et villages des Cantons de l'Est et des Trois-Rivières qui dépendent exclusivement du textile ou des pâtes et papier. Plusieurs de ces villages pourraient être forcés de fermer.

La dernière tension a trait aux politiques gouvernementales. Le dilemme (et les discussions politiques qui s'ensuivent) entre la maximisation de la croissance globale d'un pays (le Canada ou le Québec) et la maximisation de la croissance de chaque région (le Québec au sein du Canada et les régions à l'intérieur du Québec) devrait se poser avec plus d'acuité que par le passé. Jusqu'à maintenant, la maximisation de la croissance générale a prévalu, les politiques de développement régional étant considérées comme une alternative à l'aide sociale et l'émigration. Les pressions sociales pour faire changer cet ordre de priorités devraient augmenter (suite aux fermetures de villages) de même que les résistances à ce mouvement, causées par les difficultés économiques de Montréal et de l'ensemble du Canada.

8.7 LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

Nous avons aussi identifié quelques faits porteurs d'avenir qui pourraient influencer, dans un sens ou dans l'autre, l'allure des tendances lourdes.

Tout d'abord, au plan des mentalités, il faut souligner l'émergence d'une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones et les changements d'attitudes des populations locales en ce qui a trait au développement économique. Il est en train d'émerger présentement une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones au niveau du secteur privé, dans la petite et la moyenne entreprise et les coopératives, et au niveau des secteurs public et para-public, dans les sociétés d'Etat et la haute fonction publique. Ceci est intéressant, car ces entrepreneurs ont intérêt à développer des avantages comparatifs au Québec et à asseoir leur propre prospérité sur la croissance économique du Québec. De plus, la mise en place rapide d'un grand nombre de sociétés d'Etat préfigure peut-être l'émergence d'un capitalisme d'Etat rendu nécessaire par l'insuffisance du secteur privé. Par contre, si ces entrepreneurs ont quelque succès, la lutte pour la question nationale qui a absorbé tant d'énergie pourrait être délaissée pour la lutte des classes, comme on peut le constater dans la plupart des pays occidentaux.

Parallèlement, le changement d'attitude des populations locales qui semblent vouloir se mêler de plus en plus de leurs affaires (comme en témoignent les pressions effectuées pour obtenir une transformation plus poussée des richesses naturelles) pourrait amener une croissance plus rapide dans certaines régions périphériques par la mise-sur-pied de projets qui n'intéresseraient pas le secteur privé étranger.

Au plan des avantages comparés du Québec et des promesses de croissance, il faut souligner trois faits porteurs d'avenir:

- les richesses de la Côte-Nord/Nouveau-Québec qui font de cette région la nouvelle frontière du Québec.
- l'existence d'une grande capacité de production d'électricité qui pourrait amener plusieurs entreprises à s'implanter au Québec, même si cette électricité est coûteuse, ces entreprises cherchant avant tout la sécurité d'approvisionnement.
- l'existence de Mirabel qui pourrait redonner à Montréal un avantage comparé en matière de transport aérien.(1)

---

(1) Mirabel est le seul fait porteur d'avenir important en matière de transport interurbain. La technologie actuelle ne laisse entrevoir aucune modification sensible des divers modes de transport interurbain. (Voir M. Polis et L. Pelletier: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977).

Deux faits porteurs d'avenir sont intéressants pour certaines régions:

- la sylviculture pourrait relever la cueillette annuelle de bois dans les régions qui en dépendent fortement. De plus, cette activité est en soi génératrice d'emplois.

- la transformation de l'amiante pourrait contribuer à amoindrir les problèmes économiques que connaîtra la région des Cantons de l'Est.

Par contre, deux faits porteurs d'avenir pourraient jouer contre ceux identifiés précédemment:

- la tordeuse de bourgeons d'épinette qui pourrait avoir des conséquences incalculables sur les industries de la forêt, du bois et des pâtes et papier.

- la hausse du prix du pétrole amène une augmentation du coût du transport. Si cette augmentation devenait trop forte, il y aurait inévitablement tendance à la concentration de l'activité économique près des marchés, soit l'Ontario au Canada et Montréal au Québec. Ceci amènerait évidemment une augmentation des inégalités régionales.

Dans l'ensemble, il apparaît que ces faits porteurs d'avenir ne pourront pas renverser de façon significative les tendances lourdes identifiées précédemment. (1)

---

(1) Il s'agit là d'une première évaluation qui devra être reprise plus à fond lors de la construction des divers scénarios. De plus, il est important de noter que toutes les "bonnes" politiques gouvernementales, tant fédérales que provinciales, n'ont pas été retenues à titre de faits porteurs d'avenir, car il n'y a pas de raison de croire que les gouvernements deviendront subitement "sages".

Chapitre 9

LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE URBAINE ET REGIONALE

Les mouvements démographiques urbains comme l'urbanisation, les variations dans la hiérarchie urbaine, la migration, etc., dépendent fondamentalement de la croissance économique urbaine. C'est pourquoi les tendances, tensions et faits porteurs d'avenir identifiés au chapitre précédent servent de toile de fond au présent chapitre.

9.1 URBANISATION CROISSANTE MAIS PLUS LENTE QU'AUPARAVANT

Le Québec s'est urbanisé rapidement. Le taux d'urbanisation est passé de 36.1% en 1901 à 80.6% en 1971. De plus, ce taux varie beaucoup de région en région, par exemple de 46.8 (1971) dans le Bas St-Laurent/Gaspésie à 91.0 dans la région de Montréal. L'urbanisation récente dépend surtout de la tertiarisation de l'économie. Comme la tertiarisation fait partie des tendances lourdes du Québec, l'urbanisation est aussi une tendance. Par contre, le mouvement d'urbanisation devrait être moins rapide que par le passé, à mesure que le taux s'approche de sa limite.

9.2 HIERARCHIE URBAINE STABLE

La hiérarchie urbaine dépend essentiellement de la croissance économique relative de chaque ville et de la technologie des transports. Chaque grande période technologique (eau avant 1860, rail 1860-1940 et automobile depuis 1940) fait varier les facteurs de localisation des entreprises et, en retour, détermine une hiérarchie urbaine particulière. A l'intérieur d'une période technologique donnée, les changements de rang sont très mineurs. Les travaux de MM. Polis et Pelletier (1) ont révélé qu'aucune découverte majeure en matière de mode de transport ne pouvait laisser présager l'émergence d'une nouvelle période technologique. C'est pourquoi la tendance lourde se révèle être la stabilité du réseau urbain québécois. Il ne faut s'attendre à aucun changement de rang majeur au sein du réseau urbain ni à la croissance de villes nouvelles, si ce

---

(1) Voir M. Polis et L. Pelletier: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

n'est à l'occasion de développements miniers dans la Côte-Nord/Nouveau-Québec. Parallèlement, la croissance démographique urbaine de Hull et Québec va continuer de dépendre de la croissance des activités gouvernementales.

9.3 RALENTISSEMENT DU MOUVEMENT DE CONCENTRATION DE LA POPULATION A MONTREAL

La croissance démographique urbaine de Montréal dépend de la métropolisation et du processus de tertiarisation (surtout du tertiaire moteur) de l'économie. Ce mouvement de concentration démographique est par contre ralenti quand les autres régions connaissent une croissance économique aussi bonne que Montréal.

La concentration démographique à Montréal a été très rapide. Le poids démographique de la région métropolitaine de Montréal est passé de 37.9% en 1951 à 45.5% en 1971. Par contre le mouvement s'est ralenti dernièrement. En 1976, le taux a diminué à 45.1%. C'est donc dire que la croissance économique de Montréal relativement aux autres régions joue un rôle important.

En conséquence, la tendance identifiée est un ralentissement du mouvement de concentration démographique dans la région métropolitaine de Montréal. (1)

9.4 UNE TENSION IMPORTANTE: L'EMIGRATION REGIONALE NETTE

L'émigration est un des mécanismes d'ajustement important à la fois pour le citoyen qui émigre et au plan des écarts interrégionaux dans le revenu personnel per capita. Il est très important, du point de vue prospective, de relier la migration à des facteurs économiques. Car alors si la croissance des régions québécoises s'améliore par rapport à Montréal ou si les paiements de transfert en faveur des sans-emploi augmentent (qui permettent aux personnes de demeurer plus longtemps au même endroit avant d'être obligé d'émigrer), alors on peut s'attendre à un ralentissement des mouvements migratoires à travers le Québec.

---

(1) Les chiffres exacts vont dépendre des scénarios qui seront construits.

La plupart des régions québécoises subissent une émigration nette importante depuis la fin du second conflit mondial. Les régions de forte émigration nette sont le Bas St-Laurent/Gaspésie, le Saguenay/Lac St-Jean, les Trois-Rivières et le Nord-Ouest. La population de ces régions a diminué de 1966 à 1971. Par contre, l'émigration nette de ces régions a été légèrement moins forte durant la période 1966-71 que durant la période précédente, à l'exception du Nord-Ouest où le mouvement s'est accéléré.

On peut donc s'attendre à ce que le mouvement d'émigration nette persiste mais avec moins d'ampleur. A long terme, ce mouvement risque d'être déséquilibrant pour les quatre régions mentionnées plus haut, car il signifie une diminution du stock de capital humain de ces régions.

9.5 LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

En matière de croissance démographique urbaine, un seul fait porteur d'avenir est retenu: la hausse du prix du pétrole. Une augmentation importante du prix du pétrole pourrait constituer, en soi, un changement de période technologique dans le domaine du transport. La hausse des coûts de transport qui s'ensuivrait aurait pour effet d'encourager un grand nombre d'entreprises à se situer près de leur principal marché. C'est dire que Montréal serait favorisée et que le mouvement de concentration démographique dans la région de Montréal s'accélérerait.

Nous avons de plus rejeté un mouvement démographique survenu récemment aux Etats-Unis qui aurait pu être un fait porteur d'avenir pour le Québec. Les grandes villes du nord des Etats-Unis ont cessé d'attirer la population: 9 d'entre elles ont vu leur population diminuer de 1970 à 1974 (surtout New-York, Chicago, Détroit, Philadelphie). Durant la même période, 1.7 million de personnes ont quitté les grands centres urbains et 2.5 millions de personnes ont quitté, de 1970 à 1975, les Etats du nord-est et du centre-nord pour aller s'installer dans des Etats du sud et de l'ouest (Arizona, Floride, Nevada, Colorado, etc.). Ce mouvement migratoire américain, hors des grandes villes vers la ceinture de soleil (Sun Belt), constitue d'après les experts un mouvement de fond. Ce changement de mentalité serait relié à la hausse du coût de la vie, la criminalité, la dégradation de l'environnement, la recherche du soleil et surtout la recherche d'un mode de vie plus décontracté au sein d'une communauté plus à l'échelle de l'homme. Ce mouvement qui devrait s'accentuer aux Etats-Unis pose des problèmes de financement aux municipalités qui perdent leur population.

Le Québec pour sa part ne possède qu'une grande ville de taille nord-américaine et encore cette ville est de petite taille à l'échelle des Etats-Unis. La population de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à 2.7 millions en 1976. Etant donné que la taille de Montréal est relativement faible, que les problèmes urbains sont de moins grande envergure, que l'hiver québécois impose un habitat particulier et que l'alternative de la ceinture de soleil n'existe pas au Québec, nous avons rejeté ce phénomène propre aux Etats-Unis en tant que fait porteur d'avenir pour le Québec. Tout comme le mouvement hippie s'est très peu implanté ici, la population du Québec ne devrait pas avoir tendance à déserter les grands centres urbains, sinon durant le week-end.

Chapitre 10

LA QUALITE DE LA VIE

10.1 CONSOMMATION CROISSANTE D'ESPACE PAR L'URBAIN

La principale tendance est celle de la consommation croissante d'espace par l'urbain, surtout le Montréalais. Cette consommation croissante d'espace se traduit à travers les deux tendances suivantes:

- l'étalement de Montréal dans la plaine agricole environnante,

- l'expansion très rapide du nombre de résidences secondaires.

Ces deux tendances sont encouragées par la hausse du revenu per capita, l'accélération du taux de formation des nouveaux ménages et la dégradation de l'environnement à l'intérieur de la ville. Par contre, les facteurs suivants ralentissent ces mouvements: l'accroissement des taxes municipales dans les localités à faible densité et la hausse des coûts de transport (essence et distance-temps).

L'accroissement rapide du nombre de nouveaux ménages est une variable importante. Blumenfeld (1) mentionne que la taille moyenne des ménages est passée de 5 à 6 personnes à la fin du siècle dernier à 3.7 au Canada en 1961 et à 3.0 dans les pays d'Europe de l'Ouest. Ce phénomène n'est pas seulement dû à la baisse du nombre d'enfants par ménage, mais à l'augmentation de la richesse qui permet à un plus grand nombre de personnes d'établir leur propre ménage. D'où un accroissement de la demande de logements et d'automobiles pour un nombre égal de personnes. Au Québec, à ce phénomène, il faut ajouter l'arrivée à l'âge adulte des enfants du "baby boom".

L'étalement de Montréal, encouragé par les facteurs énoncés plus haut, va dépendre aussi de la croissance démographique de la région métropolitaine de Montréal. Le ralentissement de la croissance démographique de Montréal permet d'anticiper un ralentissement dans l'étalement de Montréal. De plus, cet étalement pourrait, avec des politiques gouvernementales appropriées, être limité à ces endroits où le sol est actuellement inutilisé sans qu'il ne soit nécessaire de diminuer la quantité de terre affectée à l'agriculture.

---

(1) H. BLUMENFELD: "The Process of Urbanization", pp. 16-19 dans AXWORTHY, L. & J.M. GILLIES: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

Par contre, l'expansion du nombre de résidences secondaires est un phénomène en pleine croissance qui est loin de s'être fait sentir au maximum. Il va s'accélérer au fur à mesure que les banlieusards auront dégagé suffisamment d'épargne pour effectuer cette nouvelle dépense, soit autour de l'âge de 40-45 ans du chef de famille.

10.2 AUGMENTATION DU NOMBRE D'AUTOMOBILES ET DIMINUTION DU TAUX D'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Comme l'explique Blumenfeld, (1) le nombre de voyages et la distance moyenne par voyage augmente avec le revenu et le temps disponible en loisir. De plus, le Québec vient loin derrière le Connecticut en ce qui a trait au taux de possession d'automobiles avec 0.33 véhicule per capita comparativement à 0.55. C'est dire que la tendance à l'augmentation du nombre d'automobiles se maintiendra. Si cette tendance se maintient, il est justifié de supposer que la tendance à la diminution du taux d'utilisation du transport en commun se maintiendra aussi, en l'absence de politiques gouvernementales appropriées.

10.3 HAUSSE DES COUTS ASSOCIES A LA CROISSANCE URBAINE ET AGGRAVATION DES FINANCES MUNICIPALES

Il existe une tendance très nette à la hausse des coûts associés à la croissance démographique et économique urbaine. Ces coûts sont subis par le citoyen soit sous forme de déséconomies externes soit sous forme de hausse des prix de certains biens et services, publics et privés. Sous la première catégorie tombe la diminution de la qualité de la vie en milieu urbain et la désintégration du tissu urbain.

Dans la seconde catégorie, on retrouve la hausse des prix fonciers et des taxes foncières, l'aggravation des conditions de transport (privé et public) et l'augmentation des coûts qui y sont associés et, finalement, la progression du coût des services publics urbains.

La croissance des inconvénients de la vie urbaine entraîne l'augmentation rapide des besoins collectifs, qui sont insatisfaits dans une large mesure. Face aux pressions des citoyens, les municipalités ne peuvent qu'aggraver leur situation financière, étant donné la faible élasticité-revenu de leur assiette fiscale. De plus, cette situation amène des

---

(1) H. BLUMENFELD, op.cit.

pressions de la part des gouvernements municipaux pour obtenir une plus large part de l'assiette fiscale du pays.

10.4 LES TENSIONS

Un très grand nombre de tensions résultent des tendances identifiées plus haut. Les plus importantes d'entre elles sont relevées dans les paragraphes suivants.

Tout d'abord, la tension la plus importante se fait sentir entre la croissance urbaine et l'agriculture, surtout aux environs de Montréal. L'étalement de Montréal (nouveaux développements domiciliaires, routes, friche urbaine et spéculation) et la satisfaction des besoins en loisir des citadins (résidences secondaires) entraînent la diminution des sols affectés à l'agriculture et la déstructuration de l'agriculture. Environ 50% des sols agricoles de la région Sud de Montréal pourrait subir cette déstructuration.

Le conflit expansion urbaine-agriculture existe toujours si les choix sociaux favorisent l'expansion des villes satellites de Montréal plutôt que Montréal. Car l'expansion des villes satellites se fera aussi dans la plaine agricole. Il faut admettre aussi que les inconvénients causés à l'agriculture pourraient être évités, puisqu'il existe suffisamment de sols inutilisés dans la région de Montréal pour satisfaire ses besoins d'expansion jusqu'en l'an 2000 environ, surtout si l'on tient compte de la tendance récente en matière de croissance démographique.

Par ailleurs, la croissance rapide du nombre de résidences secondaires est lourde de conséquences pour l'équilibre écologique de la région environnante de Montréal. L'impact en terme de pollutions de toutes sortes pourrait être impressionnant.

La seconde tension a trait à l'usage accru de l'automobile. Dans une telle situation, il faut s'attendre à l'augmentation des effets nuisibles sur l'environnement: pollution atmosphérique, bruit, vibrations, pollution des eaux par le sel et le plomb, détérioration du paysage et de la qualité de la vie.

L'accroissement des coûts associés à la vie urbaine amène une troisième tension qui pourrait se manifester par un mécontentement croissant de certaines couches de la population. Il est peu probable que ce mécontentement mène à l'éclatement du système urbain montréalais.

Comme les problèmes seront pires dans les villes américaines et que la vie urbaine conserve certains avantages (emploi, loisirs, etc.) il est possible de croire que les citoyens vont s'adapter à ces situations nouvelles, si pénibles soient-elles.

La quatrième tension a trait à l'eau. La croissance démographique urbaine et les habitudes de consommation de l'eau devraient exiger des investissements élevés en construction d'aqueducs et pourraient amener parfois des pénuries d'eau. Les citoyens seront obligés de modifier leurs comportements et de considérer l'eau comme une ressource rare.

10.5 LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

Quelques faits porteurs d'avenir importants en matière de qualité de vie ont été retenus.

Tout d'abord, la hausse du prix du pétrole. Cette hausse pourrait avoir pour effet non seulement une plus grande concentration de population à Montréal, mais aussi une augmentation de la densité urbaine et une hausse importante de l'achalandage des transports publics.

Par ailleurs, il a été suffisamment fait état d'éventuelles politiques gouvernementales en matière de zonage urbain et agricole et de transport en commun, pour faire de ces politiques des faits porteurs d'avenir. En effet, de telles politiques pourraient diminuer de beaucoup certains inconvénients de la croissance urbaine.

Le troisième fait porteur d'avenir est le risque d'une catastrophe écologique dans la vallée du St-Laurent. Le risque lui-même peut entraîner des comportements particuliers de la part de mouvements de citoyens. Et la catastrophe elle-même coûterait cher au coeur de l'économie du Québec. Ce risque de catastrophe écologique origine de deux sources. Tout d'abord, la présence de super-pétroliers dans le fleuve St-Laurent. Ensuite, la construction de centrales nucléaires dans les zones densément peuplées de la vallée du St-Laurent. De telles constructions posent les risques associés à l'explosion de la centrale, le réchauffement des eaux et le stockage des déchets radio-actifs.

Au plan du transport des personnes, quelques faits porteurs d'avenir peuvent être envisagés: l'aménagement de voies réservées aux piétons et de voies réservées aux autobus, des taxes sur les grosses voitures, l'opposition grandissante aux projets d'infrastructure routière en milieu urbain.

Par ailleurs, l'émergence de nombreux groupes de pression concernant l'environnement, l'information grandissante des citoyens et les préoccupations des jeunes en ces domaines laissent présager un changement de mentalité. Même s'il ne donne pas lieu à un exode des grandes villes comme aux Etats-Unis, ce changement de mentalité représente un fait porteur d'avenir important qui pourrait mener au contrôle par les citoyens de la croissance urbaine.

Le dernier fait porteur d'avenir a trait aux télécommunications. Les moyens modernes de télécommunications pourraient amener des changements profonds dans la société québécoise. Tout d'abord, en faisant du Québec un "village global" ce qui entraînerait une homogénéisation plus accentuée des comportements. Ensuite en affranchissant le travailleur du lieu de son travail et en entraînant possiblement la diminution du trajet quotidien domicile-travail. Les implications de tels changements sont incommensurables.

TROISIEME PARTIE

UNE IMAGE DU QUEBEC URBAIN ET REGIONAL

De l'analyse du fonctionnement du sous-système urbain et régional et de la détermination des tendances, tensions et faits porteurs d'avenir, il se dégage une image du Québec urbain et régional qu'il est possible de schématiser en quatre points majeurs.

1° Le sous-système urbain et régional est dominé par les autres sous-systèmes

Le sous-système urbain et régional est dominé (1) par les sous-systèmes extérieur, économique, technologique et celui des valeurs. Dans notre système social, les considérations urbaines, régionales et écologiques entrent en ligne de compte après les décisions d'investissement (surtout par les entreprises multinationales), de production, de consommation et de développement technologique. Autrement dit, les principales caractéristiques du sous-système urbain et régional sont considérées comme des contraintes par les autres sous-systèmes. Parce que le sous-système urbain et régional est essentiellement déterminé par les autres sous-systèmes, il existe très peu de faits porteurs d'avenir susceptibles de changer la trajectoire des tendances lourdes. C'est dans les autres sous-systèmes qu'il faut rechercher des faits porteurs d'avenir significatifs (surtout les messages d'espoir), dans le cadre du système socio-économique actuel.

2° Les tendances lourdes sont inquiétantes, mais non catastrophiques

Certaines tendances lourdes sont inquiétantes, notamment la situation relative de Montréal par rapport à Toronto (qui détermine la croissance globale du Québec) et la situation potentielle de certaines régions du Québec comme le Nord-Ouest, Trois-Rivières et les Cantons de l'Est. Mais ces tendances ne sont pas catastrophiques au sens où le niveau de vie moyen des Québécois devrait continuer à augmenter. De plus, ces tendances ne sont pas inéluctables. Elles font appel à des décisions et à des actions de la part des agents sociaux, probablement surtout le gouvernement, pour contrôler leur évolution.

---

(1) Sans connotation péjorative mais au sens d'une relation de causalité.

Au plan de la qualité de vie en milieu urbain, les tendances lourdes sont aussi inquiétantes. La qualité de vie est menacée de plus en plus par la dégradation de l'environnement, l'agriculture par l'étalement de Montréal et l'écologie des environs de Montréal par la prolifération des résidences secondaires. Mais là encore, les tendances ne sont pas catastrophiques, notamment parce que la population de la zone métropolitaine de Montréal devrait croître plus lentement dans l'avenir. Les effets de la prolifération des résidences secondaires, dont le "boom" est encore à venir, sont plus inquiétants. Comme précédemment, ces tendances ne sont pas inéluctables. Il est certes possible, mais néanmoins difficile, de canaliser l'expansion urbaine.

3° Le Québec possède des avantages dans un monde où les ressources naturelles deviennent plus rares

Le Québec possède certains avantages dans un monde où la demande pour les ressources naturelles croît rapidement et où certaines ressources deviennent plus rares. Le Québec se retrouve alors dans une position confortable avec sa forêt et ses gisements miniers. Au plan régional, ceci implique le développement de la sylviculture, de nouvelles mines, une transformation plus poussée du minerai, bref, le progrès des régions périphériques et l'expansion du Québec à partir de sa nouvelle frontière, le Nouveau-Québec.

En même temps, le réseau urbain du Québec, caractérisé par une forte concentration de population à Montréal, avantage le Québec dans un monde où le pétrole est de plus en plus rare et dispendieux. En effet, ce réseau permet de limiter au minimum les déplacements entre centres urbains; d'où des besoins en pétrole inférieurs à ceux de l'Ontario, dont l'armature urbaine exige une dépense importante en transport. De plus, la concentration de la population dans un grand centre urbain comme Montréal permet d'envisager des alternatives moins coûteuses au transport privé, comme le transport en commun.

4° Le sous-système urbain et régional prend plus d'importance dans la prospective normative

Le sous-système urbain et régional prend plus d'importance dans des mondes où les valeurs et les contraintes sont différentes du système socio-économique actuel. Le sous-système urbain et régional étant dominé par les autres sous-systèmes, les résultats d'un scénario tendanciel dépendent surtout des sous-systèmes dominants. Déjà, les scénarios contrastés offrent plus de possibilité. C'est au niveau des scénarios normatifs que le sous-système urbain et régional peut jouer son plus grand rôle. Dans une société où les valeurs seraient différentes, le

sous-système urbain et régional devient une variable instrumentale pour atteindre les objectifs fixés, d'autant plus que ce sont les Québécois qui contrôlent leur territoire.

ANNEXE AU CHAPITRE 7

LES AIDES A L'EXPANSION INDUSTRIELLE REGIONALE DANS LES PAYS DU MARCHE COMMUN

PRINCIPALES AIDES D'ETAT

FRANCE

- Prime de 25 % des investissements au maximum ;
- Prêt à 6,75 % d'une durée de 10 à 15 ans limité sauf cas exceptionnel à un tiers des investissements ;
- Amortissement accéléré des bâtiments (25 % la première année).

ALLEMAGNE

- Prime de 25 % au maximum (1) ;
- Amortissement accéléré des bâtiments (30 % au cours des 5 premières années) et de l'outillage ;
- Garantie sur les emprunts contractés, cette garantie ne pouvant dépasser 90 % du montant des emprunts ni 5 millions de DM ;
- Préférence sur l'adjudication des marchés publics ;
- Aide pour la formation du personnel.

BELGIQUE

- Bonification d'intérêt pour les prêts bancaires à long terme ; 7 % de bonification les deux premières années, 5 % les trois années suivantes ; la bonification ne joue que sur la fraction du prêt ne dépassant pas les deux tiers de l'investissement (2) ;
- Garantie sur les emprunts contractés ;
- Amortissement accéléré des bâtiments ;
- Aide pour la formation du personnel.

ITALIE

- Prime de 20 % au maximum (30 % pour la partie des équipements achetés à des entreprises du Midi, 40 % en Sardaigne et en Sicile) ;
- Prêt de 15 ans pouvant couvrir 70 % de l'investissement avec un taux d'intérêt compris suivant les cas entre 3 et 5 % ;
- Exonération pendant 10 ans de l'impôt sur les bénéfices ;
- Réduction permanente de 30 % des charges de sécurité sociale ;
- Allégement sur la plupart des impôts indirects ;
- Préférence pour les marchés publics.

PAYS-BAS

- Prime de 25 % au maximum ;
- Amortissement accéléré des bâtiments (33 % les deux premières années) ;
- Garantie d'Etat sur les emprunts.

DANEMARK

- Prime de 25 % au maximum ;
- Garantie d'Etat sur les emprunts ;
- Possibilité d'acquérir ou de louer des usines construites par les communes et financées par des prêts d'Etat au taux de 7 % ;
- Amortissement accéléré des bâtiments (20 % d'amortissement supplémentaire au cours des 4 premières années).

NORVÈGE

- Prime de 35 % au maximum.
- Possibilité de constituer en franchise d'impôt une provision égale à 50 % du bénéfice. Si dans un délai de 5 ans des investissements d'un montant équivalent sont effectués en zones d'aides, la provision est définitivement exonérée d'impôt à concurrence de 45 % de son montant ;
- Exonération de l'impôt sur les investissements (dont le taux de droit commun est de 13 %) ;
- Amortissement de 50 % des bâtiments et de l'outillage la première année de mise en service.

(1) Laquelle peut être partiellement remplacée par un prêt à 2,5 % du BAVAV (fonds de chômage) ou un prêt à 6 % du fonds ERP (European Recovery Program).

(2) Cette aide peut être remplacée par une subvention si l'industriel le désire. Il faut noter en outre que la bonification peut être majorée de 1 % pour les investissements impliquant une technologie avancée et de 2 % lorsque, suivant un arrêté royal délibéré en conseil des ministres, la conjoncture économique le rend souhaitable.

Source: Notes et études documentaires, 1972.

GRANDE-BRETAGNE

— Prime de 22 % au maximum s'appliquant à la fois aux investissements initiaux et aux renouvellements du matériel ;

— Subvention de premier établissement, égale au maximum à 30 % de la masse salariale pendant les 3 premières années de fonctionnement ;

— Prêt de 6 à 11 ans dont le taux d'intérêt est généralement de 6 ou 7 % ;

— Subvention permanente de 30 shillings par personne employée et par semaine ;

— Possibilité d'acquérir ou de louer à des conditions avantageuses une usine construite par un organisme public ;

— Aides pour la formation du personnel ;

— Préférence pour les marchés publics.

IRLANDE

— Prime de 15 % sur les investissements initiaux et de 10 % pour le renouvellement du matériel ;

— Suramortissement de 20 % des immobilisations (3).

(3) Il convient de bien distinguer cette possibilité de suramortissement — c'est-à-dire d'un amortissement supérieur au coût des immobilisations — des possibilités d'amortissement accéléré instituées dans certains autres Etats.

AIDES DES COLLECTIVITES LOCALES

Dans tous les pays de la Communauté, les collectivités locales disposent d'une certaine latitude pour encourager elles-mêmes le développement industriel. Leur action se manifeste d'abord par la réalisation d'infrastructures mais aussi sous forme d'aides directes aux entreprises.

La plus commune de ces dernières interventions consiste à réduire le prix d'acquisition des terrains par les entreprises. Ce type d'aide se développe dans tous les pays à la fois parce qu'il est la forme la plus commode d'intervention ouverte aux collectivités locales et parce que tout en ayant une incidence financière limitée (dans l'implantation d'une usine le coût des terrains représente en moyenne 5 % des investissements), il a un effet psychologiquement important, les différences dans le prix des terrains étant le premier élément de comparaison qui se présente aux entreprises dans le choix d'une localisation. L'Etat encourage d'ailleurs souvent les collectivités, par des subventions, à intervenir dans ce domaine.

De ce fait, le coût des terrains industriels est généralement peu élevé en zones d'aides. Les prix généralement pratiqués seraient de 8 à 12 F le m² en Allemagne, 4 à 9 F en Italie, fréquemment inférieur à 10 F en Grande-Bretagne, 5 à 10 F en Belgique, 13 à 26 F aux Pays-Bas, 7 à 25 F au Danemark. En France un certain nombre de zones industrielles bénéficient d'une subvention abaissant à 6 ou 10 F le prix du m² de terrain équipé alors qu'en dehors de ces zones le prix du m² se situe généralement entre 15 et 25 F.

Une autre forme d'intervention réside dans l'exonération pendant une période de temps limitée des impôts locaux. Cette méthode est pratiquée en France (où les entreprises peuvent bénéficier d'une exonération pendant 5 ans de la patente) et en Belgique (exonération pendant 5 ans du précompte immobilier).

Ces deux types d'aides ne constituent qu'un aspect des interventions des collectivités locales. Il est pratiquement impossible de faire l'inventaire complet de ces interventions, non seulement à cause de leur diversité mais aussi parce que, comme on l'a déjà dit, elles ne sont généralement pas réglementées et sont souvent inconnues des autorités centrales elles-mêmes. Il semble que ce soit dans les Etats les plus décentralisés — Allemagne et Belgique notamment — que les collectivités participent le plus activement à l'effort de promotion économique.

COMPARAISON DU MONTANT DES AIDES

Il n'est pas aisé, à partir de l'inventaire qui précède, de déterminer dans quel pays une entreprise peut bénéficier, au titre de la politique d'aménagement du territoire, des aides les plus importantes. Cette difficulté tient d'abord à l'obscurité qui règne sur certaines formes d'aides et notamment sur les aides des collectivités locales. Elle tient aussi aux différences dans la nature même des aides. Il est facile de comparer entre eux deux régimes de subventions, beaucoup moins un régime de subventions à un régime de prêts bonifiés ou d'allégements fiscaux. Enfin, et pour apprécier le montant exact de chaque aide, il convient de tenir compte de deux facteurs très importants mais dont l'incidence n'est pas toujours aisée à déterminer :

— le délai qui s'écoule entre la date de réalisation des investissements et la date à laquelle l'aide est versée. Certaines aides — les primes notamment — sont versées dès la réalisation de la dépense ou peu de temps après, d'autres échelonnées sur plusieurs années. Un calcul d'actualisation est donc nécessaire pour rapprocher les unes des autres.

N.D. N° 3917

GRANDE-BRETAGNE

Zones d'aides

La Grande-Bretagne comporte trois types de régions assistées :

Les zones de développement

Les zones de développement sont les régions où, de l'avis du Secrétaire d'Etat au Commerce et à l'Industrie, des mesures spéciales s'imposent pour encourager la croissance et la répartition appropriée de l'industrie. Il s'agit de vastes régions où se posent des problèmes de chômage persistants et dont la définition est rarement modifiée.

Les zones spéciales de développement

A l'intérieur de ces régions se trouvent des zones spéciales de développement qui font l'objet d'une révision plus fréquente. Créées à l'origine en 1967 pour résoudre les problèmes liés à certaines parties des régions de développement où la fermeture des mines devait vraisemblablement entraîner un chômage aigu, la configuration des régions spéciales de développement a été étendue en février 1971 afin d'englober un certain nombre d'anciennes conurbations industrielles situées dans les régions de développement et qui, depuis quelques années, sont atteintes par un chômage inquiétant par son taux et sa persistance.

Les zones intermédiaires

Les zones intermédiaires sont aussi des régions où des mesures particulières sont nécessaires pour encourager la croissance des industries mais où les problèmes de développement sont moins aigus que dans les régions à développer.

Les deux premières catégories de zones, les plus aidées, comprennent essentiellement :

— la zone d'aides écossaise (4,7 millions d'habitants),

— la zone du Nord de l'Angleterre (3,5 millions),

— la zone de la Mersey (1,15 million),

— la zone du Pays de Galles (2 millions),

— la zone du Sud-Ouest (0,5 million).

De 1931 à 1966 le bilan migratoire de l'Ecosse a été de — 79 000, celui du Nord de l'Angleterre de — 48 000, celui du Nord-Ouest de — 18 000, le bilan migratoire du Pays de Galles étant équilibré.

Nature des aides

Le gouvernement conservateur avait pris, depuis son accession au pouvoir en juin 1970, une attitude fondamentalement nouvelle en matière d'aides aux investissements industriels et au développement régional. A l'intervention directe des travaillistes, les conservateurs avaient substitué un régime d'aides essentiellement fondé sur des allégements fiscaux. Une nouvelle réforme, intervenue au début de 1972, a eu pour effet de revenir partiellement au système antérieur, les allégements fiscaux étant étendus à l'ensemble du pays cependant que les primes à l'investissement redevenaient le moyen essentiel d'industrialiser des zones d'aides.

Les subventions

— les regional development grants. Ces subventions, dont le taux est de 22 % dans les special development areas et de 20 % dans les development areas et les intermediate areas, s'appliquent à la fois à la construction de bâtiments et à l'acquisition et au renouvellement de l'outillage. Elles sont accordées indépendamment de toute création d'emplois. Leur application est limitée aux achats d'outillage d'une valeur égale ou supérieure à 100 £ et aux bâtiments d'un coût égal ou supérieur à 1 000 £. Elles sont exonérées d'impôt, c'est-à-dire ne viennent pas en déduction de la valeur des investissements pour le calcul des amortissements.

— les removal grants (primes de déménagement). Le champ des opérations couvertes par cette prime couvre :

a) les frais de déménagement des équipements et du matériel,

b) les dépenses de transfert des stocks,

c) les frais de voyage et de logement des dirigeants lors des visites précédant l'installation de la nouvelle usine.

— les operational grants (subventions de premier établissement). Ces subventions sont uniquement accordées pour des projets réalisés dans les special development

areas et sont calculées d'après les traitements et salaires de l'entreprise. La subvention est accordée au taux maximum de 30 % de la masse salariale pendant les trois premières années de fonctionnement. Le taux est inférieur lorsque les emplois offerts ne justifient pas de l'octroi d'une subvention au taux plein.

— les subventions destinées à viabiliser les terrains abandonnés (derelict land clearance areas).

Il s'agit de subventions aux collectivités locales en vue de viabiliser certaines zones abandonnées pour les transformer en zones industrielles. L'assiette de la subvention est constituée par le prix d'achat et le coût de viabilisation des terrains concernés.

Les zones de « viabilisation prioritaire » (derelict land clearance areas) couvrent essentiellement le Nord-Ouest, le Yorkshire et le Nord du Staffordshire et les zones de Nottingham et de Derby. Le taux des primes de viabilisation est le suivant :

— 50 % des dépenses d'achat et de viabilisation en dehors des zones d'aides,

— 75 % dans les intermédiate areas et les zones à viabilisation prioritaire,

— 85 % dans les development areas et les special development areas.

Les prêts

Le ministère de la Technologie peut consentir des prêts aux entreprises s'installant dans les development areas et les special development areas et dont l'activité industrielle est génératrice d'emplois. Les prêts ainsi consentis sont destinés à concourir au maximum pour les deux tiers au financement de :

— l'achat ou la construction d'usines. Toutefois l'octroi de ces prêts ne peut se cumuler avec l'octroi des grants sauf dans les special development areas ;

— l'achat de matériel et équipement à usage industriel ;

— le fonds de roulement.

Les conditions les plus habituelles de ces prêts seraient les suivantes :

— durée allant de 6 à 11 ans,

— différé d'amortissement : 6 mois à 2 ans,

— taux d'intérêt de 5 à 7 %.

Locations et ventes d'usines

Trois Industrial Estates Managment Corporations, organismes semi-publics, sont chargés chacun dans leur aire géographique respective (Angleterre, Ecosse, Pays de Galles) de ce type d'opération. La plupart des usines sont d'une taille allant de 900 à 4 500 m2. Les usines peuvent être construites à l'avance sans savoir quelle entreprise viendra s'y installer (advanced factories) ou être construites sur mesures pour une entreprise déterminée. Le montant du loyer est généralement fixé à un niveau légèrement inférieur au loyer moyen pratiqué dans la zone d'implantation.

Lorsque les usines sont implantées dans les development areas le locataire bénéficie d'une franchise de loyer pendant 2 ans pour tenir compte des différentes subventions qu'il aurait perçues s'il avait construit cette usine lui-même. Dans le cas d'une location d'usine implantée dans les special development areas la franchise des loyers atteint 5 ans.

Lorsque les usines sont vendues le paiement peut être étalé sur 15 ans.

Aides à la formation professionnelle

Les subventions générales (training for new jobs)

Cette subvention est accordée aux employeurs qui acceptent de former des ouvriers dans leurs usines situées dans les development areas et dans les special development areas. La subvention doit couvrir les dépenses d'apprentissage. Son taux hebdomadaire est de :

— 10 livres pour les ouvriers de plus de 18 ans,

— 7 livres pour les ouvrières de plus de 18 ans,

— 5 livres pour les ouvriers de moins de 18 ans,

— 4 livres pour les ouvrières de moins de 18 ans.

Les subventions destinées à financer la formation d'apprentis ou de techniciens

Ces subventions sont accordées aux employeurs qui créent des postes d'apprentissage supplémentaires pour la formation d'apprentis ou de techniciens. Elles peuvent revêtir deux formes :

— soit celle d'une aide en capital couvrant 60 % des charges supplémentaires d'apprentissage, les postes supplémentaires ainsi créés devant être maintenus au moins pendant 5 ans ;

— soit celle d'une subvention annuelle forfaitaire de 100 livres pour chaque poste d'apprentissage supplémentaire créé. Cette formule mise en vigueur le 19 janvier 1965 doit durer jusqu'au 1er janvier 1973.

Le bénéfice de ces subventions est exclusif des subventions à l'investissement industriel.

Les subventions à l'achat de matériel

Ces subventions sont destinées à concourir au financement de l'achat de machines destinées à la formation

professionnelle. Elles couvrent 70 % du coût de ces équipements (50 % s'il s'agit de matériel d'occasion). Comme dans le cas précédent le bénéfice de ces subventions est exclusif de celui des subventions à l'équipement.

Les subventions accordées directement à certains ouvriers (key workers scheme)

Ces subventions sont destinées à inciter les ouvriers les plus qualifiés à travailler dans les entreprises situées dans les development areas, les special development areas et les intermediate areas.

Ces subventions sont les suivantes :
— remboursement des frais de voyage ;
— allocation-logement de 4,20 livres ;
— remboursement des frais de déménagement ;
— remboursement des frais de notaire jusqu'à un maximum de 125 livres lorsque le déménagement entraîne la vente ou l'achat d'une maison ;
— paiement d'une indemnité d'installation de 40 livres.

L'aide ne peut durer plus de deux ans à compter de la date d'installation.

Les primes à l'emploi

Les entreprises s'installant dans les development areas et les special development areas bénéficient d'une prime à l'emploi dont les taux hebdomadaires sont les suivants :

	Travailleurs à plein temps	Travailleurs à mi-temps
Personnel masculin de + de 18 ans	1,50 £	0,75 £
Personnel féminin de + de 18 ans et personnel masculin de — de 18 ans	0,75 £	0,37 £
Personnel féminin de moins de 18 ans	0,47 £	0,24 £

Le gouvernement conservateur a manifesté l'intention de supprimer cette forme d'aide progressivement à partir de 1974.

Systèmes préférentiels de contrats avec l'Etat

Les entreprises implantées dans les régions de développement peuvent bénéficier de deux systèmes préférentiels de contrats avec l'Etat :

a) Système préférentiel général pour les marchés

Lorsque les prix, dates de livraison et autres facteurs sont identiques, les entreprises implantées dans les régions de développement peuvent se voir accorder des marchés de préférence à celles qui sont situées dans d'autres régions.

b) Système préférentiel spécial

Les entreprises situées dans les zones de développement peuvent être autorisées à soumettre des offres révisées si l'offre initiale et l'application du système préférentiel général n'entraînent pas le placement d'une fraction importante du contrat dans une région de développement.

Compte tenu des modifications récemment apportées à la législation, il est actuellement prévu que le montant des regional development grants devrait être de l'ordre de 250 millions de £ pour l'année budgétaire mars 1973-mars 1974 pour s'élever à 300 millions de £ en 1975-1976. Le montant des primes à l'emploi est estimé devoir se monter à 105 millions de £ par an jusqu'en 1974, date à laquelle ces primes seront progressivement supprimées. Enfin le coût des autres mesures d'aides semble devoir être de l'ordre de 40 à 50 millions de £ par an.

BIBLIOGRAPHIE

ALEXANDRE, N.: Vers une politique québécoise de l'amiante, Ministère des richesses naturelles, Québec, 1975.

ALONSO, W.: "The Economics of Urban Size", Regional Science Association, Papers, 1971, pp. 67-83.

AXWORTHY, L.; J.M. GILLIES: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

BELANGER, Gérard: Le financement municipal au Québec, annexe du rapport sur l'urbanisation (rapport Castonguay), 1976.

BLUMENFELD, H.: "The Process of Urbanization", pp. 16-19 dans Axworthy, L. et J.M. Gillies: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

BOUDEVILLE, J.R.: L'espace et les pôles de croissance, PUF, 1968.

BOUDEVILLE, J.R.: Aménagement du territoire et polarisation, Génin, 1972.

BOURNE, L.S.; R.D. MacKINNON (ed.): Urban Systems Development in Central Canada: Selected Papers, University of Toronto Press, 1972.

BOURNE, L.S.; R.D. MacKINNON; J.W. SIMMONS (ed.): The Form of Cities in Central Canada, Selected Papers, University of Toronto Press, 1973.

BRETON, R.: L'importance économique et sociale de la forêt et l'analyse de l'industrie forestière, Etude de base #2, Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec, Québec, 1975.

CENTRALE DES SYNDICATS DEMOCRATIQUES: La base économique; le malaise dans les textiles canadiens ou le geste de la dernière chance, Québec, Mars 1976.

CENTRE DE RECHERCHES EN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE: Sur les implications régionales d'une politique nationale, Université de Montréal, Mars 1974.

CHUNG, J.H.: "Le développement régional et urbain et l'urbanisation dans le "Rapport Castonguay": une évaluation critique". L'Actualité économique; vol. 52, #2, avril-juin 1976.

CHUNG, J.H.: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975.

CHUNG, J.H. & M. MEUNIER: Urban Hierarchy and Population Growth, 1961-1971, Conseil économique du Canada, Avril 1975.

CONSEIL DES SCIENCES DU CANADA: Etude sur la population et la technologie. Perception 1. Croissance démographique et problèmes urbains, par Frank Kelly, Novembre 1975.

CONSEIL REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (Saguenay - Lac St-Jean - Chibougamau): Propositions pour un programme-cadre de développement économique, 1976.

CZAMANSKI, Stan: Examen des disparités interrégionales et critères de choix des politiques de développement. Document présenté au Colloque sur "Le développement régional au Canada et au Québec: les faits, les politiques", Montréal, Novembre 1973.

DANSEREAU, Francine et Peter FOGGIN: Quelques aspects du développement spatial de l'agglomération montréalaise. INRS - URBANISATION, Coll. études et documents #3, Janvier 1976.

DATAR: Emploi et espace, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1974.

DATAR: Technologie et aménagement du territoire, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1972.

DATAR: Scénarios européens d'aménagement du territoire, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1974.

DATAR: Les villes moyennes. Dossier d'étude, Aménagement du territoire, La documentation française.

DATAR: Le peuplement urbain français, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DATAR: Approches de la réalité urbaine, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DATAR: Régions urbaines, régions de villes, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DORFMAN, R.: "The Functions of the City", pp. 32-40 dans A.H. Pascal (ed.), Thinking about Cities, Dickenson Pub. Co., 1970.

FAILLE, Robert: "L'urbanisation au Québec". L'Actualité économique, vol. 52, #2, avril-juin 1976.

FEDERATION CANADIENNE DES MAIRES ET DES MUNICIPALITES: Les marionnettes du système fiscal canadien. Ottawa, avril 1976.

GAUDRY, Marc: "Les transports dans le Rapport sur l'urbanisation au Québec", L'Actualité économique, vol. 52, #2, avril-juin 1976.

GOUVERNEMENT DU QUEBEC: L'urbanisation au Québec, Rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, Québec, 1976.

GUERTIN, P.S.: Le dynamisme urbain québécois, O.P.D.Q.

HANSEN, N.M. (ed.): Growth Centers in Regional Economic Development, Free Press, New-York, 1972.

HARTWICK, John M. et Ronald W. CROWLEY: Urban Economic Growth: the Canadian Case. Working Paper A-73.5 Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1973.

HIGGINS, B.; F. MARTIN; A. RAYNAULD: Les orientations du développement économique régional dans la province de Québec, MEER, 1970.

HIRSCH, R.: Les origines et la nature des déséquilibres régionaux du Québec, C.O.E.Q., Québec, 1967.

HIRSCHMAN, A.P.: The Strategy of Economic Development, Yale University Press, New Haven, 1958.

INRS-URBANISATION: Document du projet sur la région sud de Montréal, Montréal, 1972.

JOUANDET-BERNADAT, R.: Perspectives économiques, schéma d'aménagement de la zone spéciale Sept-Iles/Port-Cartier, CRDE, 1972.

JOUANDET-BERNADAT, R.: Implications spatiales d'une société de conservation, Gamma, Montréal 1975.

LEVEN, C.L.: "Determinants of the Size and Spatial Form of Urban Areas", Regional Science Association, Papers, 1969, pp. 7-28.

LITHWICK, N.H.: Le Canada urbain: ses problèmes et ses perspectives, Ottawa, 1970.

LUSSIER, L.J.: Réorganisation de l'activité forestière rurale, Union catholique des cultivateurs et Fédération des producteurs de bois du Québec, 1971.

MARTIN, F.: Les disparités régionales au Québec: les causes et les solutions, CRDE, Montréal, 1973.

MARTIN, F.: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, Québec, 1976.

MARTIN, F.: Moyens de gérer la croissance des établissements humains, Département des sciences économiques, Université de Montréal, 1975.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Perspectives de développement, la région du Québec, Ottawa, 1976.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Le contexte du développement régional, Ottawa, 1976.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Comptes économiques régionaux du Québec, 1961-1973, Préliminaire. Direction de l'analyse régionale, Juillet 1976.

MINISTERE D'ETAT AUX AFFAIRES URBAINES: Nature and urban implication of selected federal programs. Discussion paper, B.73.12, Ottawa, 1973.

MINISTERE DES TERRES ET FORETS: Exposé sur la politique forestière, TOME 1: Prospective et problématique, TOME 2: Réforme et programme d'action, Québec, 1971.

NADEAU, Jean-Paul: Tendances et défis dans les industries forestières canadiennes, Service de la recherche, Ministère des Terres et Forêts, Québec, 1974.

NOEL, M.: La croissance urbaine, Cujas, 1975.

O.P.D.Q.: Documents de l'esquisse du plan du BAEQ, Québec, 1965.

O.P.D.Q.: Documents de la mission de planification régionale au Saguenay/Lac Saint-Jean, Québec, 1970.

O.P.D.Q.: Documents de la mission de planification du Nord-Ouest québécois, Québec, 1971.

O.P.D.Q.: Projet Estrae - Livre blanc sur l'orientation du développement de l'Estrie, Québec, 1972.

O.P.D.Q.: L'aménagement du territoire et le développement économique, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Les disparités régionales au Québec: études des grandes variables économiques, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Etude descriptive du réseau urbain québécois, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Région de l'Outaouais: étude de la situation et perspective d'aménagement et de développement, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales. Cahier I - Les indicateurs globaux, Cahier II - Les ressources, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Documents de l'esquisse du schéma de la région de Montréal, version préliminaire, Québec, Février 1977.

PERRIN, J.C.: Le développement régional, PUF, 1974.

POLESE, Mario et Jean-Claude THIBODEAU: "Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbains: une application à la région de Montréal", L'Actualité économique, vol. 51, #3, juillet-septembre 1975.

POULIN, François et Yves DION: Les disparités régionales au Canada et au Québec: les politiques et programmes, 1960-1973, CRDE, Montréal, 1973.

POULIOT, G.: Les ressources minières du Québec, O.P.D.Q., 1972.

RABEAU, Yves: Péréquation des politiques nationales. Texte préliminaire I, Office de Planification et de Développement du Québec, Mai 1973.

RABEAU, Yves: Dossier sur les effets de la politique fiscale du gouvernement fédéral sur la croissance économique du Québec. Office de Planification et de Développement du Québec.

RAY, Michael: The Urban Challenge of Growth and Change. Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, Avril 1974.

RUSSWURM, Lorne H.: The Urban Fringe in Canada: Problems, Research, Needs, Policy Implications. Discussion paper, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, Février 1974.

SCANTEIE, E.: Les implications urbaines d'une société de conservation, Gamma, Montréal, 1975.

SCHREIBER, H.P.: L'industrie des pâtes et papiers au Québec, perception du présent et coup d'oeil sur l'avenir, Groupe de prospective technologique, Ecole Polytechnique de Montréal, Juillet 1976.

THIBODEAU, Jean-Claude et Mario POLESE: Les effets d'entraînement de Montréal sur les autres régions du Québec. INRS - URBANISATION, Coll. études et documents #4, Février 1976.

THIRLWALL, A.P.: "Regional Economic Disparities and Regional Policy in the Common Market". Urban Studies, 1974, pp. 1-12.

THOMPSON, W.R.: "The Economic Base of Urban Problems", pp. 1-48 dans N.W. Chamberlain (ed.): Contemporary Economic Issues, Irwin, 1969.

TROTTIER, Louis: "L'Urbanisation", dans L. Grenier (ed.), Etudes sur la géographie du Canada: Québec. University of Toronto Press, 1972.

TRUDEAU, A.: Développement économique et dynamisme urbain: l'exemple du Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1976.

UNION DES MUNICIPALITES DU QUEBEC: La fiscalité et les municipalités du Québec, Québec, 1975.

UNION DES MUNICIPALITES DU QUEBEC: Les municipalités du Québec et la fiscalité, Québec, 1974.

VILLENEUVE, Paul, Y.: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

VILLENEUVE, Paul, Y.: Généralités et définitions, Etude de base #1, Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec, Québec, 1975.

WILSHER, Peter et Rosemary RIGHTER: "Villes en faillite", Nations Unies, #29, Juin 1976.